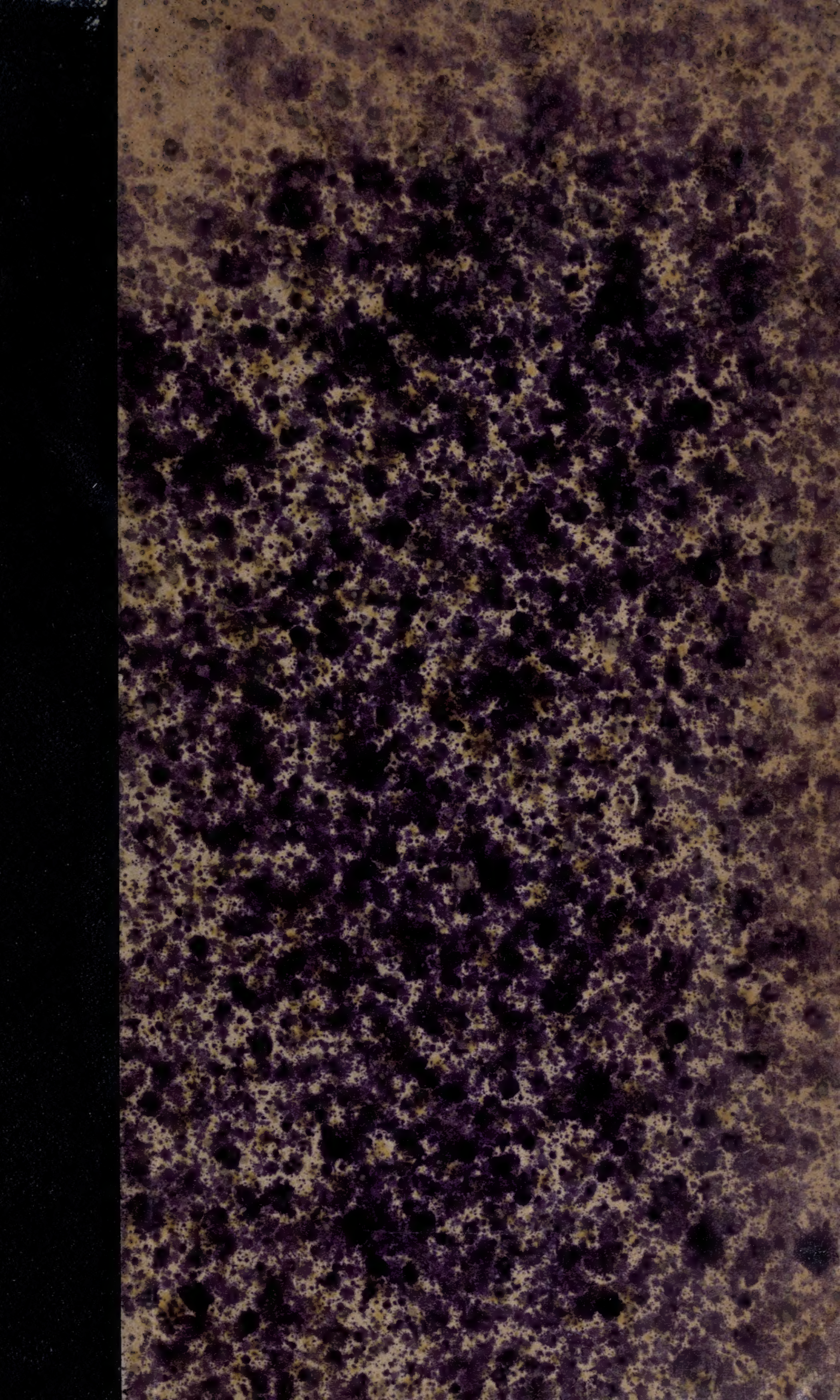
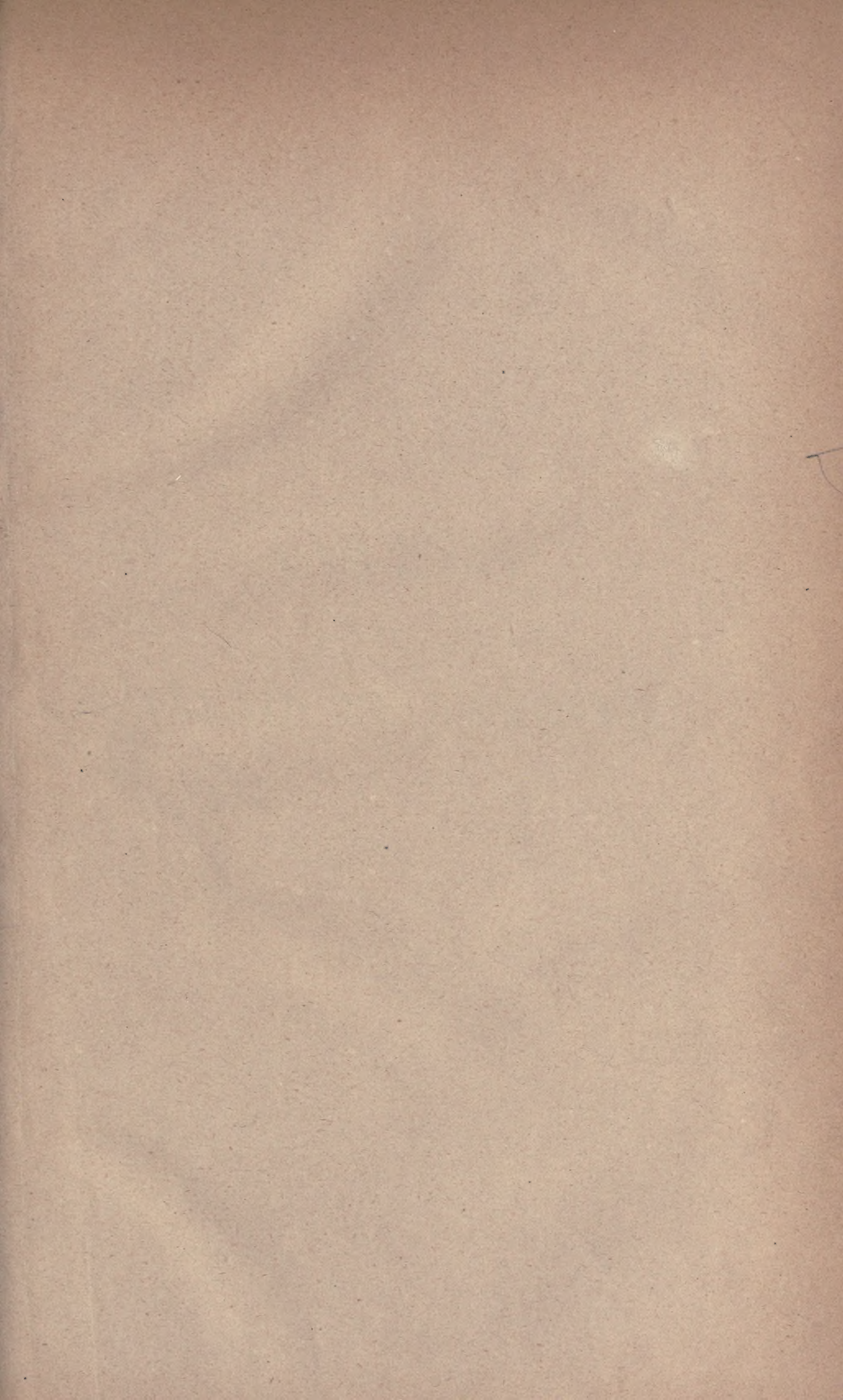








ANVERS

ET

L'AVENIR DE L'ENTENTE

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

L'Expédition des Dardanelles. Un vol. in-12. *(Chapelot, Paris)*.

La Rive gauche du Rhin et l'Équilibre européen. Préface de M. Maurice Barrès, de l'Académie française. Un vol. in-12. Troisième mille. *(Librairie du Recueil Sirey, Paris)*.

La Campagne anglo-belge de l'Afrique orientale allemande. Préface de M. le Baron de Broqueville, Ministre de la Guerre et Président du Conseil des Ministres de Belgique. Onzième édition. (Prix Alexandre Boutroue, Société de Géographie). Un vol. in-12. *(Berger-Levrault, Paris)*.

Le Mystère roumain et la Défection russe, 1918. Sixième édition. Un vol. in-16. *(Plon-Nourrit, Paris)*.

Les Campagnes d'Orient et les Intérêts de l'Entente, 1918. Un vol. in-8°. *(Payot, Paris)*.

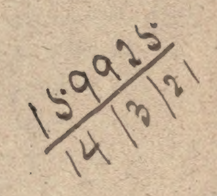
CHARLES STIÉNON

ANVERS
ET
L'AVENIR DE L'ENTENTE

DE L'INFLUENCE PRÉPONDÉRANTE DES MOYENS DE TRANSPORT
DANS LA LUTTE ÉCONOMIQUE

AVEC UNE CARTE HORS TEXTE EN DEUX COULEURS





NOUVELLE LIBRAIRIE NATIONALE
11, RUE DE MÉDICIS, PARIS
MCMXVIII

ANVERS

ET

L'AVENIR DE L'ENTENTE

I

LE PORT D'ANVERS ET L'AVENIR DE L'ENTENTE

Son rôle ne cessa d'être considérable dans les péripéties européennes. Mais la Grande Guerre et ses conséquences lui confèrent une valeur nouvelle. Aussi bien, le passé se trouve-t-il vivifié par ce que demain nous réserve.

Depuis quatre ans notre opinion publique fut occupée par l'exaltation du sentiment. Quoiqu'il s'agît, d'abord, d'un problème de forces, on n'accepta point d'en juger suivant les contingences. Souvent, la fortune des armes nous déçut, et pour galvaniser nos énergies on leur proposait la noblesse, la sainteté même de notre cause. Cependant, les hostilités se prolongeaient, le sort du conflit tardait à se prononcer : on évoqua de nouvelles manières d'en finir. La guerre économique est de celles-là.

Elle ne saurait être ce que certains s'imaginent. Si la lutte armée, depuis quatre ans, renversa les théories jusqu'alors admises et enseignées, faisant appel à de nouveaux hommes ou à des hommes changés et provoquant ainsi des compétences jusqu'alors éloignées des questions

militaires, il en va moins de la sorte pour les « affaires ». Non, la guerre économique ne peut être suivant la forme simpliste qui diviserait le monde en deux camps, demain comme hier. Le monde ne liera pas son avenir à cette formule qui compromettrait le progrès.

La guerre économique ne suppose pas de cloison étanche entre partis adverses. Au contraire, elle nécessite leur mélange dans l'action. C'est la concurrence. A l'Entente victorieuse d'en rénover les lois.

Dans un livre remarquable, en bien des points prophétique, M. W. Morton Fullerton[1] disait :

« En arrière de la façade des gouvernements, deux puissances occultes régissent, désormais, les destinées du monde.

« L'une d'elles est la richesse acquise par la démocratie. Disséminée à l'infini, elle est canalisée, à la fois, par l'oligarchie ploutocratique des banquiers, — la haute Finance, — auxquels leurs clients, les États modernes, grands et petits, sont contraints de s'adresser pour d'énormes emprunts, et par les gros industriels et propriétaires de mines. Tous prétendent n'avoir d'autre mobile que l'intérêt économique, mais souvent ils se réunissent dans les trusts internationaux dont les opérations ne subissent d'autres entraves que celles qui résultent des questions patriotiques, de politique et d'honneur national.

« L'autre est la force mystérieuse, insinuante, connue sous le nom d'opinion publique. Devenue de plus en plus consciente de sa puissance, elle manifeste une jalousie toujours plus vive de ses prérogatives à mesure que s'éveille sa curiosité du bien public et que se développe sa connaissance de la corrélation des faits internationaux.

« Depuis l'activité colonisatrice des Grecs qui, dès les temps anciens, antérieurs à Solon, allaient chercher en

1. *Les Grands Problèmes de la Politique mondiale* (Traduction française de l'édition anglaise *Problems of Power*). M. W. Morton Fullerton (Chapelot, éditeur. Paris).

Sicile et sur les rives septentrionales du Pont-Euxin les blés étrangers que leur pays ne pouvait pas produire, jusqu'à l'époque des expéditions de César dans les Gaules, depuis les voyages des Espagnols à la conquête des trésors des Indes Occidentales, depuis la déclaration de l'indépendance de l'Amérique, conséquence de la violation du principe : *pas d'impôt sans représentation,* jusqu'au consortium le plus récent des capitalistes franco-allemands au Congo, ou bien jusqu'aux épisodes se rattachant aux efforts de la république chinoise pour négocier des emprunts avec les puissances d'Occident, l'argent fut presque toujours la clef qui ouvre les problèmes de l'Histoire. »

Et je dirai encore avec le même auteur : La diffusion plus facile des idées a provoqué une véritable résurrection de l'opinion publique et stimulé son énergie en l'augmentant au centuple. Nul fait sous-logique ne se démontre, aujourd'hui, avec une importance plus grande que la réapparition de *Demos* dans les discussions de problèmes qui, à des époques antérieures, restaient le privilège de quelques personnalités responsables, dans les tours d'ivoire de la diplomatie.

Aux mois d'avril et mai 1912, les Turcs donnèrent au monde une rude leçon de choses. Les Détroits fermés, cent quatre-vingt-cinq navires anglais demeuraient ancrés devant Constantinople. Un des premiers marchés du monde échappait à l'Angleterre. La Russie voyait ses moissons pourrir dans les entrepôts de la mer Noire. Chaque jour coûtait des millions stupidement perdus. Lord Lansdowne, dont les idées, depuis, ont pu nous surprendre, dit alors : « Dans n'importe quel pays, l'opinion publique ne saurait admettre des arrangements tels que, d'une difficulté commerciale toute locale, puisse résulter une paralysie complète des échanges dans la nation entière; de même le monde civilisé ne peut tolérer un état de choses ayant pour effet d'occasionner à l'ensemble de la communauté commerciale du monde, du fait d'un conflit spécial à deux nations, un trouble et un dommage assez sérieux. »

« La Communauté commerciale du Monde » a ses lois. Il serait vain de les vouloir transgresser, si l'on entend faire œuvre durable.

L'opinion publique s'émeut des conséquences que pourrait entraîner une mauvaise économie de nos pays, déjà épuisés par une interminable guerre. Il serait superflu de prétendre agir à son insu dans la pensée de lui infliger des décisions qu'elle n'accepterait pas, étant appelée à délibérer. Aussi bien, nos projets — non de guerre, mais de lutte économique — supposent-ils, d'abord, une notion exacte de l'intérêt mondial afin de ne pas lui nuire, un sens précis des convenances interalliées pour ne pas les contrarier, une idée objective des réalités nationales, et leur respect. La méthode fixée, reste à en instruire l'opinion publique dont le concours est indispensable.

Je n'entends pas dire que la masse intervienne ici. Mais que pourriez-vous, hommes de gouvernement dont le pouvoir est fragile par essence, si ceux qui vérifieront en eux-mêmes la valeur de vos décisions commençaient par ne pas en comprendre la cause, l'occasion et le but? Le problème est d'une complexité rare. Certains des Alliés devront modifier totalement leur économie nationale. C'est pour eux question de vie ou de mort. C'est, pour leurs partenaires, condition d'utilité. Une alliance est nulle sans puissance effective. Cela fait, reste à coordonner ces rénovations nationales avec les aptitudes des autres membres de l'Entente. Enfin, celle-ci ne ferait qu'œuvre précaire en méconnaissant que son rôle demeure tributaire de l'économie mondiale.

Je reviens encore à M. W. Morton Fullerton pour dire avec lui : « Les questions sociales, économiques et financières doivent, désormais, à l'exclusion graduelle des préoccupations politiques, occuper l'attention des États... La diplomatie allemande n'est pas la seule qui devienne de plus en plus ce que le sénateur Pierre Baudin définit « une « diplomatie de négoce », et que Washington surnomma « la

« diplomatie du dollar » ; ce n'est pas en Allemagne seulement qu'en arrière des gouvernements s'agite une armée de gens d'affaires, de métallurgistes, de propriétaires de mines qui cerne et assiège les hommes au pouvoir, et que grouille une population nombreuse d'ouvriers et de fermiers dont les revendications orientent, dans une certaine mesure, la politique mondiale des États. »

C'en est assez pour justifier l'ampleur d'un problème d'économie politique, raisonné en fonction de l'intérêt d'une coalition internationale. *Anvers et l'Avenir de l'Entente*, c'est cela. C'est l'étude d'un agent de transport considérable en lui-même, mais dont le rôle apparaît centuplé dans notre économie interalliée. Aussi bien le dirai-je sans plus tarder, ces pages ne sont pas écrites en vue de l'intérêt belge, et pas davantage pour servir une cause française ou anglaise. Ce n'est point non plus une étude du moyen de nuire à l'Allemagne. C'est mieux que cela. Comment faire pour que nous l'emportions dans la concurrence mondiale, au lendemain de la guerre? Comment agir afin que les fils de ceux que tua l'ennemi profitent de la victoire qu'auront remportée leurs pères?

L'Allemagne est une puissance redoutable. Nous l'avons vérifié à nos dépens. Sa force naît de sa méthode et aussi de l'unité d'action dont elle est redevable, en partie, à sa forme gouvernementale.

L'Entente est une force plus considérable encore. Nous en escomptons la preuve décisive. Sa vigueur se nourrit de l'immensité de ses ressources. Mais, être aux têtes multiples, son œuvre se ressent de son manque d'union pratique.

Il faut regarder en face les causes de la suprématie germanique et les motifs de notre trop longue infériorité.

Puisqu'au lendemain de cette guerre le monde se tendra dans un effort sans égal pour rattraper le temps perdu en destructions, tandis que le progrès eût exigé qu'on continuât de construire, les échanges connaîtront une intensité encore jamais vue. Les moyens de transport deviendront trépidants,

et chaque pays agira plus d'après sa qualité que de sa masse. Qu'importeront les valeurs laissées en friche dans une telle période? Autant dire qu'elles seraient supprimées de l'actif de leurs possesseurs incapables. Dans cette période, la France démontrera à travers le monde, et, d'abord, en Europe, la puissance de travail dont elle sut témoigner, en Afrique. La Belgique sera digne de l'activité qui en fit, malgré sa médiocre taille, une puissance de notre époque. Elle renaîtra, accrue d'un incomparable patrimoine d'honneur. Payez, vous serez honoré. Et elle se sacrifia tout entière contre ses intérêts économiques les plus évidents, mais non sans sagesse, car la prospérité hors de l'indépendance ne serait qu'une chaîne dorée. Elle ne manqua pas de le comprendre, au mois d'août 1914.

Il s'agira de résoudre un problème de forces. Sa solution sera conditionnée par la saine compréhension de nos intérêts politiques, militaires et économiques interalliés. Et l'un de nos premiers actes sera d'utiliser, au maximum de leur puissance, nos spécialités géographiques.

Parce qu'Anvers échut à l'Allemagne, en 1914, après qu'elle s'y fut assuré la suprématie commerciale, les Alliés sauront l'en écarter, non par l'arbitraire qui nie une saine économie, mais en l'emportant sur elle par leurs activités supérieures à la sienne. Belle occasion pour les armateurs de France, d'Angleterre et de Belgique de garder la maîtrise des mers, après que s'y seront maintenues toutes puissantes les escadres alliées.

L'Allemagne tentera de monopoliser les principales lignes d'eau européennes. A nous de lui interdire d'user pour elle seule du Rhin, puis du Danube. Occasion unique de supprimer les injustices dont, depuis trois quarts de siècle, a souffert la Belgique, et de libérer les Roumains du joug nouveau qu'une victoire éphémère permit aux Empires du Centre de leur imposer.

Par des mesures d'honnêteté commerciale les forces naturelles seront aidées et non combattues dans leur évolution

normale. Pour la prospérité des nations unies dans la guerre contre les Allemagnes, l'Entente n'usera pas de procédés économiques dont, jusqu'ici, les participants se rendirent eux-mêmes les victimes. Et la route des mers complètement libre sera donnée aux vaisseaux dont le grand port belge fera la fortune.

L'Entente sera victorieuse dans la concurrence internationale, non par des mesures arbitraires, capables d'énerver les relations de peuple à peuple, mais en s'armant avec sagesse. Cela dépend d'elle seule : son patrimoine en fait le plus puissant groupe du monde. Il suffira qu'elle le mette en pleine valeur par l'union génératrice de force. C'est dire le rôle capital qui, plus que jamais, incombera aux instruments de transport. Anvers en est l'essentiel.

II

L'ENTENTE DEVANT L'ALLEMAGNE

Il s'agit d'un problème de forces dont la solution deviendrait moins difficile si l'opinion publique n'était sophistiquée. Depuis août 1914, l'Entente ne cessa de compter de nouveaux partisans : les réserves de talent et d'énergie, de richesses et d'idéal croissaient pour elle avec la durée de la guerre. Toutefois, la fortune tardait à se déclarer. La presse alliée, miroir et directrice de l'opinion, dut s'attarder à des tâches inutiles, sinon nuisibles, parce que la vérité perce, tôt ou tard. Nous n'étions pas vainqueurs et, prématurément, on voulut démontrer la défaite de l'Allemagne. Le désastre ne la guettait pourtant pas plus, alors, que la victoire n'était près de nous sourire : les mois ont succédé aux mois, et, bientôt, les années ; malgré des batailles toujours plus formidables, la destinée demeurait incertaine. Et, cependant, nécessité publique ou impatience politique, on voulait en escompter les arrêts. On n'oubliait que l'essentiel : la réalité. L'Allemagne, après avoir conquis la Belgique, s'adjugeait la moelle du territoire industriel français. Vers l'Est, ses victoires rendaient puériles les promesses de Nicolas II à la Pologne, multipliaient certaines sympathies ethniques impatientes de choisir, en bordure de la Baltique. Sur les frontières orientales de l'Autriche,

le tsarisme restait incapable, ou infidèle à ses engagements : les Ukraniens, depuis longtemps, réclamaient un nouveau statut politique. On le leur promit, à Petrograd : la Galicie conquise, l'intérêt et l'honneur, paraît-il, n'exigèrent pas que chose promise fût chose due. Puis, l'intervention italienne vérifia combien inabordable était la frontière alpestre qui, cependant, devait être franchie, si Rome voulait agir sur l'Autriche. Et c'est alors que, faute inconcevable, elle-même fille d'une première erreur capable d'enfanter le désastre, après Gallipoli, on laissa la Serbie tomber de l'orgueil du Jadar dans la désespérance d'une retraite inexpiable. Mais, telle était la splendeur de notre cause que chaque défaite, loin de nous abattre, galvanisait nos énergies. L'armée russe se relevait, et Broussilof la ramena aux portes de Kovel. sur le revers des Carpathes. L'armée de Salonique nous apparut capable d'un miracle et Sofia menacée. L'armée belge renaissait; ni la mort, ni les persécutions familiales, ni le sombre inconnu, n'empêchèrent des jeunes hommes, par milliers, franchissant la frontière où veillait la foudre, de venir combler les vides de divisions incapables de pomper à l'arrière le sang qu'elles versaient sur les lignes. L'armée britannique grossissait à vue d'œil : l'Empire devenait un fait. En vérité, ce n'était plus le roi d'Angleterre notre allié, mais l'Empereur des Indes : tous les dominions « donnaient » d'un même effort, au même moment, par les mêmes moyens, vers un même but. L'armée française, plus glorieuse que jamais, reculait les limites de l'héroïsme et, désormais, en France, les leçons de l'histoire, si prestigieux que fût le passé, se trouvaient dans le présent. Il dépassait ce qui jamais le devança.

Les partisans du « tant mieux » semblaient triompher. Si l'Entente avait connu Charleroi, la Marne y répondit. Si la Russie subit Gorlice, Verdun en fut la riposte. Si la Serbie, faute incalculable, n'avait pas été secourue à temps, l'intervention de l'Italie compensait ce malheur. Malgré tant d'er-

reurs, sinon tant de fautes, notre situation se trouvait rétablie.

Au mois d'août 1916, un tour d'horizon ne pouvait qu'inspirer confiance. En Occident, la VIe armée française avec le général Fayolle, la IVe armée anglaise, sous les ordres de sir Henry Rawlinson, avaient engagé, sur les rives de la Somme, une bataille où l'ennemi allait subir de redoutables pertes. En Italie, la IIe armée, commandée par le duc d'Aoste, entamait, le 6 août, les assauts qui lui donneraient Gorizia. Dans les Balkans, Sarrail avait commencé, le 15 août, l'attaque prévue dans les conventions avec la Roumanie. Sur le front oriental, le groupe du général Broussilof, comprenant les IIIe, VIIIe, XIe, VIIe et IXe armées, venait de vivre dix semaines de victoires. Dans la presqu'île du Sinaï, sir Archibald Murray avait battu, le 4 août, la VIe armée ottomane et le colonel Kress von Kressenstein. Enfin, en Afrique orientale, les colonnes anglo-belges encerclaient, progressivement, les troupes de Lettow-Vorbeck.

Ainsi, partout, en dépit de ses insuffisances et de ses inconséquences, l'Entente l'emportait. Mais, ce n'était qu'apparence. A mieux connaître notre cas, soutenant un juste esprit critique, loin de l'étouffer, si l'on avait accepté la leçon des faits, au lieu de regarder la vie au travers de lentilles déformantes, nous eussions compris combien différente était la réalité, et j'ose croire qu'alors nos décisions auraient été autres.

Et c'est alors que la fin apparut proche et favorable. La Roumanie se déclara pour l'Entente. Ce jour-là, on put pavoiser sans arrière-pensée : depuis mai 1915, l'opinion publique avait oublié les difficultés imprévues, puis honorablement subies, sinon surmontées, de l'intervention italienne sur les Alpes. Nous croyions qu'enfin, après deux années de luttes, l'Allemagne devrait céder. Et nous n'avions jamais encore été si proches du malheur. La tragédie d'une armée fraîche de 500000 hommes, d'un peuple enrichi d'or et d'expériences, d'un roi brisant ses liens de famille,

broyés, d'un seul coup, sous le poing de l'Allemagne, annonça des heures qui, depuis, éprouvèrent nos âmes. La perte de la Roumanie fut suivie de la défection russe, encore que celle-ci ait commencé d'agir, avant qu'on s'en doute. Et c'est alors que, avec toute notre sensibilité frémissante, nous placions dans la main des États-Unis notre espoir suprême. Le jour de sa réalisation sembla, lui aussi, devoir être plus proche. Au printemps 1917, qui eût admis que le printemps 1918 sourirait à de nouveaux charniers, au milieu desquels une infériorité numérique écrasante éprouverait l'ultime survie française. Après la Picardie, la Champagne...! Non! l'Allemagne n'était pas encore ce qu'on avait dit : elle n'était ni affamée, ni exsangue, ni démoralisée, ni lasse, ou bien, alors, puisqu'ainsi affamée, exsangue, démoralisée et lasse, malgré nos splendeurs héroïques, nous devions encore subir sa loi, — qu'étions-nous donc!

Cette esquisse devait ouvrir les pages que voici. L'arme économique! dernière trouvaille! lance ses flammes au poing de chacun. Elle complétera notre victoire militaire. Bien plus, notre épée n'obtiendrait-elle même aucune solution définitive que nous tiendrions l'Allemagne cernée dans notre économie interalliée.

Pareil langage, en juin 1918, est puérilité. Il ne l'était pas moins voici un an : ce n'est pas d'hier que l'arme économique évoquait à l'horizon une Allemagne défaite, quoique encore debout tant qu'il appartient au fer de parler.

N'est-elle d'ailleurs pas d'aujourd'hui l'annonce que Washington modifie son attitude sur ce point. Voici que M. Wilson *commence*[1] d'envisager avec *moins de défaveur* l'institution d'une barrière économique contre l'ennemi. L'espérance qu'avait la diplomatie américaine de terminer les hostilités si bien que l'égalité commerciale pût régner entre les nations est affaiblie : on connaît, maintenant, les desseins allemands en Russie.

1. 10 juin 1918.

L'Amérique possède les quatre cinquièmes des ressources mondiales en cuivre, et les deux tiers en coton. Elle croit qu'interdire à l'Allemagne l'emploi de ces richesses et l'empêcher d'obtenir les matières premières soumises au contrôle de la France, de l'Angleterre et de l'Italie, ruinerait le commerce allemand.

L'inquiétude que les manufacturiers allemands ont exprimée de l'isolement qui se prépare pour eux pousse l'opinion américaine à demander que soit, enfin, conclu un traité pour assurer le boycottage économique, dans l'avenir, du régime allemand actuel.

C'est un programme. Sans en discuter la substance, je dirai, ce qui prouve combien tout ceci demeure au centre de cet ouvrage, que contrôler le ravitaillement de l'Allemagne ne suffit pas pour en devenir le maître. Par le nombre des hommes, l'immensité des crédits, la multiplicité et la variété des génies nationaux, par la somme et la diversité des talents, par l'inépuisable source de nos ravitaillements, par la splendeur de notre idéal, de combien l'Entente ne dominait-elle pas la coalition germanique? Et, pourtant, n'était l'ultime intervention, celle des États-Unis...? Et ce paradoxe n'est pas sans cause. Quelle est-elle? Quel est le mal secret qui diminue notre puissance? Il arrive que les chiffres semblent mentir. Et se trouvât-il même, demain, le savant qui diagnostiquera la raison de sa longue infériorité, croit-on que son arrêt différera de ce que tant des meilleurs parmi nous soupçonnent? Nous respirons encore la mort à pleins poumons parce que nous n'avons pas assez vécu la devise qui, pourtant, ennoblit nos premiers combats : nous ne savons pas assez que l'union enfante la force et que, sans méthode disciplinée, l'union ne peut, des cœurs, passer dans la réalité.

En matière militaire, après quatre ans de supériorités morales accumulées, nous demeurions inférieurs, à cause de notre absence de véritable union et de notre ignorance de la manière d'être unis. Et je le demande aux enthou-

siastes promoteurs de la lutte économique, celle-ci ne réclame-t-elle pas une souplesse, une constance, une somme de sacrifices, une énergie tenace et une intelligence qui en rien ne le cèdent aux nécessités similaires de la stratégie ou de la tactique ?

Pour vaincre, ou, tout au moins, espérer vaincre, au mois de mars 1918, l'Angleterre, les États-Unis et l'Italie ont, enfin, accepté de s'en remettre à un général français, décision sage et combien tardive qui, voici deux ans, nous eût donné la maîtrise de l'ennemi. Imagine-t-on que, pour l'emporter dans une coalition économique, il ne faudra pas s'inspirer des mêmes leçons ? Mais le procédé en sera plus difficile. La guerre anéantit l'individu pour que, de ses débris, naisse l'armée. La discipline tend à la grande résultante et comprime, détruit même les forces divergentes ou contraires. Sous son gant d'acier les têtes plient. Et qu'en sera-t-il lorsqu'il s'agira d'unir tant d'intérêts individuels, familiaux, villageois ou départementaux, régionaux ou nationaux ? Certes, ce sont des arguments irrésistibles (dont la constance brisera ce qui refuserait de plier) que les coalitions économiques. Nul n'en discute la substance, ni l'efficacité. Mais nul n'imagina douter que notre alliance groupait — en principe — une somme de puissance supérieure à celle de l'adversaire. Encore fallait-il en user, cessant d'évoquer, invinciblement, le symbole très ancien du combat où deux peuples s'en remirent à leurs représentants respectifs du soin de décider lequel accepterait la loi de l'autre. Horaces et Curiaces, l'aphorisme que gouverner c'est prévoir, exprimeront-ils encore des leçons incompréhensibles pour l'Entente ? Beaucoup de nos malheurs s'expliquent par la négation pratique de ces faits, dont l'un est un exemple, et l'autre une constatation. Dans la lutte économique qui, d'ailleurs, n'ira pas sans, d'abord et tout au moins, un équilibre militaire, faute de quoi le soldat ne céderait point au marchand, l'Allemagne, puissance individuelle et chef de coalition, a l'avantage de ses méthodes

traditionnelles. La « manière » demeure, ici aussi, inséparable du talent de l'artiste, et c'est un grand artiste celui qui saura doser, mêler, unir, animer un si vaste jeu d'énergies, d'intérêts et de convoitises dont est faite la vie d'une coalition économique. De quel droit, au tribunal du Bon Sens, soutiendrait-on que ceux-là iront, tout de suite, en cadence, malgré la complexité économique, qui ne surent, si longtemps, harmoniser leur allure, lorsque régnait la redoutable simplicité des disciplines guerrières?

S'il fallut une telle orgie d'héroïsmes devant, derrière, par-dessus et sous nos lignes afin de suppléer à nos imprévoyances et d'arracher à l'Allemagne l'initiative, née d'une préparation trentenaire, imagine-t-on que, sur les marchés mondiaux, nous l'emporterons en exprimant cette utopie brillante qu'improvisation supplée à préparation? Si de rares individus sont comme des facettes lumineuses où se reflète, en se vérifiant, ce paradoxe, trouve-t-on dans l'histoire d'un peuple la preuve de cette affirmation — qui n'a pas encore suffi à donner la victoire?

Jusqu'à l'été 1918, l'Allemagne imposa sa suprématie. Il faut chasser de nos esprits la psychologie enfantine qui de l'ennemi ne voulut voir et gonfler que les erreurs et les insuffisances, les faiblesses et la fatuité. Tout cela fût-il vrai, qu'encore mieux eût valu rechercher les causes secrètes de la supériorité allemande qui, elle, ne fut que trop visible. Comment n'être pas révolté par cette maladresse répétée : nier les qualités d'un adversaire, quand, pour finir, c'était sous les coups qui nous étaient portés par ces qualités-là même que nous comprenions où le sort nous menait.

Avant que d'entrer dans la concurrence économique, l'Entente vérifiera sa boussole. Notre coalition d'après-guerre suppose des aboutissants lointains, le rôle de l'Empire britannique n'y apparaît pas moindre que celui des États-Unis. Cependant, encore, est-ce l'Allemagne, d'abord, qu'il s'agira de juguler, elle qui demeurera l'âme et le chef du groupe adverse? C'est pour vaincre, en Europe, puisqu'en

Europe siège la cause du mal, que notre organisation économique serait mondiale. Elle devrait durer aussi longtemps que la menace subsisterait de l'autre côté du Rhin...

***

Dans une étude substantielle[1], M. Fernand Engerand démontrait la richesse en fer du patrimoine français : le tiers des réserves connues du monde entier, 7 milliards sur 22. Son point faible est la houille que l'Allemagne possède, au contraire, assez pour en détenir 50 p. 100 des réserves européennes. Ainsi produisait-elle 53 millions de tonnes en 1880, et 278 en 1913, tandis que l'Angleterre, puissance minière s'il en fut, passait, seulement, de 149 à 286 millions de tonnes. Et M. Engerand, après avoir posé les prémices du dilemme, de conclure par l'expression d'une double éventualité : la France reconquerra ce qui fut son domaine minier, et la houille lui manquera moins, ou l'Allemagne complétera ses acquisitions de 1871 et sera maîtresse du monde par... le fer et le feu. Ici, la prévoyance germanique se trouve en défaut. Si le traité de Francfort laissa aux Français une telle richesse métallique, ce fut par ignorance dans l'avenir. L'ingénieur Hauchecorn avait insuffisamment instruit le prince de Bismarck. Le réservoir minier lorrain dépassait la superficie que couvrent les douze communes françaises[2] cédées aux Allemands qui laissèrent à la France un rayon moins étroit autour de Belfort. Mais un jeune commis de police de Londres inventa le moyen d'utiliser industriellement la déphosphoration de la fonte : grâce à Thomas, les minerais méconnus par Bismarck et ses conseillers aidèrent à réarmer celle qu'à Berlin on avait cru

1. *Ce que l'Allemagne voulait. — Ce que l'Allemagne aura.* (Librairie du Recueil Sirey, Paris.)

2. Lomerange, Neufchel, Knutange, Nilvange, Fontoy. Boulange, Havange, Tressange, Aumetz, Audun-le-Tiche, Russange, Redange, Tiercelet.

abattue pour toujours. En 1913, 14 millions de tonnes de minerai passaient outre-Rhin. Que l'Allemagne s'adjuge cette part de roi ou qu'elle soit privée du peu de fer que naturellement elle détient, ce sera, pour ou contre notre cause, le fait capital. En 1913, sur 28607000 tonnes de minerai de fer extraites du sol allemand, 21 135000 le furent des seules mines de la Lorraine annexée. Faut-il ajouter que, le 20 mars 1915, les représentants des associations industrielles et agricoles d'Allemagne, dans un mémoire confidentiel au chancelier, exposaient qu'au cours de la guerre actuelle le minerai de Lorraine a couvert près de 80 p. 100 de la fabrication du fer allemand.

Et ils signalent un péril pour l'Allemagne :

La fabrication des obus nécessite des quantités de fer et d'acier imprévues, autrefois... Si la production de fer brut et d'acier n'avait pas été double, depuis le mois d'août, la continuation de la guerre eût été impossible. Comme matière première pour la fabrication de ces qualités de fer brut et d'acier, la « minette » (le minerai lorrain) couvre, en ce moment, 60 à 80 p. 100 des besoins. Le rendement de la minette troublé, la guerre serait quasiment perdue (pour l'Allemagne).

Ce même document[1] proclame vaine la garantie des traités (les Allemands jugent les autres suivant eux-mêmes) et n'accepte de reconnaître la victoire que « dans un affaiblissement économique et militaire de nos adversaires tel qu'il nous garantisse la paix pour une période déterminée ».

« A côté d'un Empire colonial qui satisfasse pleinement aux nombreux intérêts économiques allemands, à côté des garanties pour notre avenir commercial et douanier, à côté d'une indemnité de guerre suffisante et donnée sous une forme appropriée, nous voyons le but principal de la lutte qui nous a été imposée

1. Publié par le Comité des forges de France et les Chambres syndicales du matériel des chemins de fer, de la construction navale, du matériel de guerre, des forces hydrauliques, de l'électro-métallurgie et de l'électro-chimie.

dans une garantie et une amélioration de la base européenne de l'Empire d'Allemagne, dans le sens suivant :

« Parce qu'il est nécessaire d'assurer notre crédit sur mer et notre situation militaire et économique pour l'avenir, en face de l'Angleterre, parce que le territoire belge économiquement si important est étroitement lié à notre principal territoire industriel, la Belgique doit être au point de vue monétaire, financier et postal, soumise à la législation de l'Empire. Ses chemins de fer et ses voies fluviales doivent être étroitement liées à nos communications. En constituant un territoire wallon et un territoire flamand prépondérant, et en mettant en des mains allemandes les entreprises et les propriétés économiques si importantes pour dominer le pays, on organisera le gouvernement et l'administration de telle manière que les habitants ne pourront acquérir aucune influence sur les destinées politiques de l'Empire d'Allemagne.

« Quant à la France, toujours en raison de notre situation vis-à-vis des Anglais, il est pour nous d'un intérêt vital, en vue de notre avenir sur mer, que nous possédions la région côtière voisine de la Belgique à peu près jusqu'à la Somme, ce qui nous donnera un débouché sur l'Océan Atlantique. L'hinterland qu'il faut acquérir, en même temps, doit avoir une étendue telle qu'économiquement et stratégiquement les ports où aboutissent les canaux puissent prendre leur pleine importance.

« ... Pour ce qui est de l'Est, la considération qui doit nous diriger est celle-ci : donner à la grande augmentation de puissance industrielle que nous attendons à l'Ouest, un contrepoids par l'annexion d'un terrain agricole situé à l'Est, et qui soit de valeur semblable. Durant cette guerre, la structure économique actuelle de l'Allemagne a si bien montré son heureux équilibre que la nécessité de la conserver doit être, pour un avenir déterminé, considéré comme une conviction générale de notre peuple.

« ... Le manque de ports s'ouvrant sur la Manche ligoterait, comme avant, notre activité sur les océans. Une Belgique indépendante continuerait d'être la tête de pont de l'Angleterre, son point d'appui contre nous... »

Puis encore, et en annexe :

« Pour compléter cette requête, nous désirons expressément faire remarquer que les buts politiques, militaires et écono-

miques auxquels le peuple allemand doit tendre pour assurer son avenir sont en étroite connexion et ne peuvent être séparés les uns des autres.

« ... Nos succès militaires et le profit que nous pouvons en tirer dépendent en grande partie de la puissance économique et de la force de résistance de notre peuple. Si l'agriculture allemande n'avait pas été en mesure d'assurer l'alimentation de notre peuple malgré tous les efforts de nos ennemis, et si l'industrie allemande, le génie inventif allemand, la technique allemande n'avaient pas été capables de nous rendre indépendants de l'étranger dans les domaines les plus variés, malgré les brillants succès de nos troupes victorieuses, nous serions obligés de succomber dans cette lutte qui nous a été imposée, si nous n'avions pas déjà succombé.

« En examinant de telles revendications, qui semblent à première vue n'avoir qu'un intérêt purement économique, il faut avoir égard à l'absolue nécessité de renforcer le plus possible notre puissance nationale et en même temps tenir compte des exigences militaires.

« ... En résumé, on peut dire que les buts que l'on se propose pour nous assurer une économie durable sont en même temps ceux qu'il faut viser pour garantir notre force militaire, notre indépendance et notre puissance politique, d'autant plus qu'étendre nos possibilités économiques c'est multiplier les occasions de travail et servir ainsi toute la classe ouvrière. »

Ce sont là réflexions trop sages pour en perdre le profit. Elles émanent d'une collectivité allemande[1] dont les avis méritent considération : la Ligue des Agriculteurs, la Ligue des Paysans allemands, le Groupement provisoire des Associations chrétiennes de Paysans allemands, actuellement Association des Pays wesphaliens, l'Union centrale des Industriels allemands, la Ligue des Industriels et l'Union des classes moyennes de l'empire.

La suprématie militaire, en Europe, et par elle la supré-

1. Mémoire confidentiel adressé par les six grandes associations industrielles et agricoles d'Allemagne à M. de Bethmann-Hollweg, chancelier de l'Empire, sur les conditions de la paix future.

matie commerciale dans le monde conditionnent l'avenir de l'Allemagne. Elle tirait du dehors 32 p. 100 de son pain — et cette dépendance croissait avec sa population. La contre-partie s'imposait : l'empire exaspéra sa puissance d'exportation, les débouchés devinrent son besoin vital et le monde sa proie.

Avant que d'aller plus loin, instruisons-nous à son école, ce qui, dans certains camps de l'Entente, ne va pas sans originalité.

A l'intérieur, la concurrence fut supprimée par une réglementation qui disciplina les producteurs et leurs prix de vente : on comprima les revients. L'Allemagne parut y exceller, ce qui, factice ou réel, lui donna la maîtrise des marchés. La guerre, assure-t-on, la sauva d'une banqueroute due à l'excès de telles méthodes. C'est possible, mais, en tout cas, un fait reste : en 1914, l'Allemagne commerciale croissait à vue d'œil. Alors, la compression des revients acquise, le marché intérieur dut suffire aux bénéfices industriels et commerciaux. Pour conquérir le monde, la Germanie était parée : le *dumping* dépouilla les concurrents du dehors. Le métallurgiste en tête, le banquier suivit, non pas, comme dans certains pays de l'Entente, pour prêter à la petite semaine les richesses fiduciaires nationales au voisin, fût-il l'ennemi héréditaire, mais le financier avisé qui comprenait son rôle comme celui d'un soldat dans la bataille : en fonction de ses frères d'armes, fussent-ils... de la même spécialité! Derrière, le gouvernement surveillait la manœuvre : la toute-puissance allemande veillait. La *Panther* et les frères Mannesmann.

Ainsi, l'Allemagne ignore d'autant moins les dangers d'une guerre économique qu'elle en inventa les principes. Sa méthode sévit sur le terrain des compétitions pacifiques avant que de s'exercer dans le domaine militaire. Qu'on s'en souvienne, au moment où il s'agit de mettre en branle des millions d'hommes opérant sur le globe tout entier car, bonne ou mauvaise, la manière donne ou refuse le succès.

Elle aide, d'abord, à mettre chacun à sa place. Et dira-t-on jamais assez le lamentable spectacle de certains hommes d'État qui, contre l'intérêt de leur pays, s'attardaient au pouvoir, princes d'un régime qu'ils se flattent de combattre, où l'intérêt du chef primait celui du peuple. Dans la bataille, l'oubli de soi; l'abnégation fleurit sur chaque motte d'une terre meurtrie. Derrière, dominant la passivité courageuse des populations qui se maîtrisent et subissent tout pour le salut commun, la passion du pouvoir chez des impuissants. Les caractères nous ont manqué pour imposer ou accepter les mesures indispensables au salut public. Après Caporetto, on tint conseil à Rappallo, des discours à Paris. On était prévenu, on prévoyait l'infériorité numérique, on en escomptait les conséquences, on se battait, depuis trois ans et demi, on entrevoyait la défaite possible, après des espérances de victoire, il s'agissait de plus que la vie, de l'avenir. Et, dès lors, prit-on instantanément la résolution qui s'imposait pour vaincre, et, d'abord, pour éviter la défaite et permettre au temps, toujours le temps! de mûrir, enfin, cette victoire qui conditionnera nos destinées? Si, devant ces exigences brutales, dont l'évidence tenait attentives les masses, éveillait la conscience politique des plus humbles, il fut si difficile d'aboutir qu'on dut, d'abord, sentir Calais et Paris offerts aux obus de l'ennemi, croyez-vous que dans le calme d'un armistice, dans la paix renaissante, au lendemain d'un Congrès, nos démocraties trouveront le pouvoir capable de décider de l'œuvre du salut?

La guerre économique, elle aussi, a sa stratégie et sa tactique, ses surprises, son espionnage, ses incertitudes, ses risques et ses menaces. La guerre économique qui intéresse la paix de nos foyers, l'avenir de nos enfants, ne sera qu'une défaite si chacun n'en comprend, d'abord, les lois, puis accepte d'y obéir. Il s'agit de museler l'Allemagne, puisque la lutte économique suppose, par son existence même, qu'il nous fut impossible d'en *finir* autrement.

Alors, en accepte-t-on les conséquences? Que nous a rapporté, depuis 1914, d'avoir un front russe et un généralissime moscovite, un front italien obéissant à un chef romain, un front anglais manœuvré par un maréchal britannique, un front français obéissant à la pensée d'un illustre soldat? Il s'agissait d'étreindre l'ennemi commun, mais non par des efforts sporadiques et disparates, chacun tâchant de reculer les bornes de l'héroïsme, et tous n'étant,... « réunis », qu'une tour de Babel. Qui dit alliance, dit aussi sacrifice. Aux difficultés d'ajuster les rouages de la machine nationale et d'assurer leur jeu s'ajoute l'inextricable mélange, sinon la confusion des convenances internationales. Le cerveau, capable de manœuvrer une division, peut ne pas suffire à la conduite des armées. Et de même dans la lutte économique. Qu'on en souligne les rigueurs, les obstacles, les exigences, et que soit exclue la politique néfaste du « tant mieux » qui croit supprimer les difficultés en les niant.

Si nous devons mater l'Allemagne sur le champ de bataille, c'est à l'union que nous en serons redevables. C'est en son nom que la France a continué de saigner plus qu'aucun autre des alliés; que la Belgique militaire et civile a maintenu sa constance, respectant d'autant plus le Pacte qu'il n'est écrit qu'au fond des âmes; que l'Angleterre, puissance orgueilleusement séculaire, accepta de remettre ses armées aux ordres d'un général allié; que la Roumanie tint jusqu'à l'extrême limite; que la Serbie refusa d'écouter les tentations, alors même que son armée et son peuple fondaient en cascades de misères sous l'ardeur des épidémies; que l'Italie ne tomba pas, après avoir chancelé, recevant, secourables, ceux dont les aïeux furent ses parrains illustres; que les États-Unis, si loin, tâchent d'être si près, touchants de bonne volonté pour comprendre et splendides d'ardeur pour agir.

La guerre économique aura d'égales exigences. Regrettablement, les masses ne cesseront, peut-être, d'en ignorer

les conditions. Et, pourtant, comment promouvoir ses règles indispensables sans appui dans l'opinion publique? C'est la démocratie.

Il s'agit de nous organiser en un camp. Déjà, l'adversaire a pris les devants. Le Mitteleuropa de Naumann occupe l'élite germanique. L'histoire des démêlés hongrois prouve combien une union économique entraîne de tiraillements. Les Magyars protestent, malgré leurs sympathies allemandes. Et la bataille échauffe les belligérants, capables de sacrifices qu'à froid leur raison refuserait de comprendre. En outre, Berlin commande, en fait, à Vienne et à Budapest, comme à Sofia et dans Constantinople. L'Entente, elle, ignore ces états de subordination. Si c'est à son honneur, ce n'est point pour rendre moins précaire notre bloc économique. Faire bloc sur les marchés est plus malaisé que s'unir sur les champs de bataille. Et, cependant!...

Ce n'est pas du Mitteleuropa qu'il est question, bien qu'encore sa réalisation ne ferait qu'ajouter à nos charges, si nous voulons demeurer servants de notre idéal. Sans elle, d'ailleurs, la tâche demeure assez lourde.

Il s'agit de compléter par le marchand ce qu'aura donné la lutte à main armée. Comment s'entendre et, d'abord, de quels éléments la nature nous a-t-elle munis pour cette entreprise?

Il ne faut pas qu'organiser la production, mais, point délicat en affaires, assurer l'écoulement fructueux de nos activités. La lutte sera mondiale, son point de départ européen : la cause du mal réside dans le vieux continent.

L'Europe est des plus peuplées, certes la plus riche, et sa civilisation connut les grands progrès dans la tradition. Entre les trois parties du « Vieux Monde », elle s'impose par son importance globale où se mêlent les dernières acquisitions morales, politiques et scientifiques pour en faire le cœur du globe. Et nous n'ignorons pas, ainsi, de telle autre partie du monde, la suprématie morale,

scientifique, ou politique. Mais, il s'agit d'un ensemble. De ce point de vue, la primauté européenne semble acquise. Dès lors, les étendues maritimes du *Nordsee* allemand, du pas de Calais, de la Manche, apparaissent comme un tremplin d'où nos énergies s'élancent. Dans ce triangle, approximativement jalonné par le Havre, Hambourg et la côte britannique, palpite un centre d'activité commerciale qui domine n'importe quel autre. Il s'y trouve une masse énorme de villes de premier ordre, qu'il s'agisse d'économie, d'intellect, de politique. Londres, Hambourg, Rotterdam, Anvers : bouches béantes par où respire une notable part du monde. Ici, la tradition n'est pas exclue de notre raisonnement. Elle intervient comme facteur de cette réalité moderne : la puissance commerciale. Depuis trois cents ans, au moins, ce centre d'affaires donne le pouls du globe. Par des tentacules infinis il se rattache aux deux hémisphères, et si nombreux qu'aient été les voiles qui de ses anses cinglaient vers les mers lointaines, si rapides que soient devenus les paquebots au quadruple panache de fumée, les relations de ces métropoles avec l'intérieur des terres repose sur un réseau ferré plus considérable encore et dont la densité déconcerte.

Comme on l'a fait justement remarquer[1], les géographies mettent en lumière le premier de ces faits, mais s'occupent moins du second, dont, à vrai dire, savants et hommes d'État commencent seulement de s'aviser.

1. *La Grande Route de l'Ancien Monde*. H. Froidevaux, (Librairie du Recueil Sirey, Paris.)

III

LES LIGNES D'EAU DE L'EUROPE

Les ports essentiels de ce secteur du littoral européen — seuls les grands ports comptent dans l'armature du monde — sont posés à l'embouchure d'un puissant fleuve : Hambourg, sur l'Elbe; Brême, sur le Weser ; Emden, sur l'Ems ; Amsterdam, Rotterdam et Anvers, tous trois sur le Rhin, pour l'économiste tout au moins, et cependant rattachés à ce fleuve, qui se perd dans les méandres du delta néerlandais, par des moyens artificiels, enfin, le Havre qui participe à la vie de la Seine. Chacun de ces fleuves est une large voie qui gagne le centre européen, si bien que, vues de très haut et dans un coup d'œil d'ensemble, les larges rivières qui coulent et les minces rails d'acier qui brillent obéissent à une attraction commune, buvant la vie au centre pour la distribuer à la périphérie, et, l'existence n'étant qu'un échange, ils reportent au cœur, sous une forme nouvelle, ce qu'ils en avaient reçu.

On a dit, et nous nous séparerons de l'avis qu'ont soutenu d'éminents géographes, que le système qui se déploie du Havre jusque dans Hambourg est une fonction principale du Danube. Dans sa course d'Ouest en Est il rallie à lui les voies qui se pressent du Nord-Ouest et du Septentrion. L'Allemagne, les Pays-Bas, le nord de la France,

l'Angleterre s'écouleraient normalement vers l'attirante et prestigieuse plaine où la puszta et l'alföld unissent leurs charmes secrets, puis, à travers les Balkans, s'en iraient aboutir à l'Égée, dans la Mer Noire : le Vieux Monde deviendrait corollaire de l'Orient. Constantinople, au croisement des deux grandes routes du globe, se verrait ce qu'elle se crut souvent à la veille d'être : la plaque tournante du monde. Par la Méditerranée, la jonction se ferait entre les Océans, et les immensités sibériennes seraient atteintes par-dessus la mer Noire ; la voie terrestre conduirait dans la péninsule d'Anatolie d'où l'Euphrate, à gauche, le canal de Suez, à droite, mèneraient aux antipodes.

Dès lors, maîtresse de Hambourg, de Brême, de Bremerhaven, l'Allemagne convoiterait Rotterdam, Anvers, Calais. De ces têtes de lignes capitales d'où tout part, vers qui tout converge, elle commanderait l'univers.

Puisque aujourd'hui la politique est mieux que l'art de dépouiller par force ou ruse, autre chose que la conquête et le partage des territoires, mais l'art d'exploiter un actif dont on décuplera la puissance, la valeur des transports égale, si même elle ne la dépasse, celle des capacités de production.

Ce n'est pas l'unique aspect de la question. Ce système fluvial et ferré que, dans une pensée de synthèse, certains nous montrent orienté vers Constantinople et agencé sur une pièce maîtresse, le Danube, lorsqu'il est animé par la vie commerciale apparaît, peut-être, différemment. Il se fait en lui des localisations de courants dont la pente, naturelle aussi, ne conduit pas seulement à Constantinople.

Ceci vise l'Allemagne dont le caractère hydrographique essentiel est sa grande richesse en voies fluviales. Voyez comme palpitent ces artères larges, puissantes qui, d'abord voisines de l'Orient, suivent le soleil dans sa course et tendent vers l'Ouest, quoique encore attirées par le nord. Vistule, Oder, Elbe, Weser, Ems, Rhin, autant de gloires de la Germanie. Entre eux les traits d'union se multiplient,

aidés par la main de l'homme; le *strombau* est une industrie où l'Allemand excelle[1]. Remarque-t-on qu'en 1870, le Rhin mis à part, il n'existait, en Allemagne, aucune voie fluviale accessible aux allèges de 350 tonnes. Brême sur le Weser, Hambourg sur l'Elbe, terme des courses commercialement utiles. Depuis, nos ennemis eurent une politique fluviale. Ils possèdent, aujourd'hui, au moins 15000 kilomètres de voies navigables, et l'Elbe depuis l'Autriche, l'Oder dès Cosel portent des allèges dépassant 400 tonneaux. Le Weser jusqu'à Münden, la Saale jusqu'à Halle, la Vistule de Dantzig à la frontière russe, conduisent des convois dont les unités vont croissant. Reste le Rhin qui, avec ses affluents, est, en l'état actuel du système hydrographique d'Europe, le roi des fleuves : il voit passer des chalands de 2000 à 3500 tonnes[2].

Le Rhin est navigable jusqu'à Bâle et le sera, bientôt, jusqu'au lac de Constance. Son embranchement vers l'Est, le Mein, accessible jusqu'à Aschaffenburg pour les grandes allèges, le deviendra jusqu'à Bamberg. Il est lui-même l'amorce de ce prolongement du Rhin que doit être dans l'avenir le Danube supérieur. Reste le Neckar qui conduira les chalands jusqu'à Stuttgart. La Moselle et la Saar en seraient les prolongements ouest, n'était la politique prussienne qui a méconnu ses engagements de 1870 à l'égard de la Lorraine, et au profit de son district Rhin-Westphalie. Le principal affluent demeure la Ruhr et sa doublure la Lippe qui parcourent le district rhénan westphalien.

1. L'Allemagne, pour aménager le Rhin, a dépensé 360 millions et pour l'Elbe 110 millions (marks). Dans le projet du *Mittelland-Kanal* qui devait relier Magdebourg et Hanovre au Rhin, Guillaume II intervint directement. Malgré l'Empereur, le Reichstag rejeta ce projet. En 1904, un projet modifié revint devant lui qui ressuscitait aux deux tiers le *Mittelland-Kanal* : Elbe-Rhin. Il fut admis et se trouve pratiquement réalisé. Reste que les visées actuelles sont plus grandes.

2. Cf. l'*Étude sur la navigation intérieure en Allemagne* de M. Louis Laffite. (Enquêtes de la Société *La Loire navigable*, première enquête. Nantes, 1899, in-4°).

A côté des voies naturelles améliorées, on en construisait de nouvelles. Le canal de Dortmund à l'Ems étend ses 270 kilomètres, lien entre la Ruhr et l'Ems. Le « Canal Central »[1] couvrira 350 kilomètres de Rheine-sur-Ems à Magdebourg-sur-Elbe[2].

Ainsi l'Allemagne vivifia sa puissance[3]. Elle avait deux systèmes fluviaux isolés : le Niémen, la Vistule, l'Oder et l'Elbe, dans l'Est; l'Ems, le Rhin et le Danube, à l'Ouest. Les réunissant, elle pratiquait la devise que les Alliés réaliseront s'ils entendent l'emporter. Sans union, pas de force. Désormais, par les canaux de Ruhrort à Dortmund, de Dortmund à l'Ems, de l'Ems au Weser, le Mittelland-Kanal mêle les eaux du Weser et du Rhin. Que de Magdebourg on conduise une allège dans Hanovre, et l'Elbe moyen se mariera au Rhin ; l'empire allemand aura réalisé pour sa suprématie économique un projet dont certains des nôtres pourraient s'inspirer. Il serait superflu de prétendre survivre au cataclysme actuel si l'on ne renonçait à des méthodes de gouvernement dont l'essentiel est de manquer de méthode. Et tout cela c'était la réalisation d'un ancien projet prussien : par un canal Est-Ouest unir en un bloc les pays germaniques. Le Mitteleuropa de Naumann n'est pas une idée d'hier. Avant 1900, déjà, un bateau de 55 mètres de long, portant 400 tonnes, pouvait sans rompre charge aller de Cosel sur l'Oder, à 60 kilomètres de la frontière polonaise, jusque dans Hambourg[4]. Que le Mittelland-Kanal se réalise complètement, ce qui est assuré, cette même allège pourra rayonner de l'Ems au golfe de Dollart, du Rhin allemand à Rotterdam et à la mer du Nord !

Qu'est-ce cela? Qu'était-ce, bien avant août 1914? Et,

1. *Mittelland-Kanal.*

2. Points d'aboutissement approximatifs. En fait, lisez « près de Rheine » et « en aval de Magdebourg ».

3. Le trafic total du Rhin était de 109 millions de tonnes en 1913.

4. *Étude sur la navigation intérieure en Allemagne*, passim.

après cette guerre, sinon la volonté d'expulser Cardiff des ports allemands, d'intensifier encore la métallurgie allemande, de multiplier le rendement des terres allemandes, de galvaniser davantage, aussi trépidant qu'il fût, le système des intercommunications allemandes, lui-même candidat à la suprématie européenne, puis mondiale.

Si quelque esprit avide de réalités, auquel je ne reprocherais certes pas de mépriser les idéologues, auteurs de tant de nos maux, négligeait ces conceptions plus générales, ne pourrait-on l'inviter à une constatation? Cette guerre n'a-t-elle pas démontré comment la *realpolitik* allemande sut marier les larges conceptions aux exécutions méticuleuses? Ce « strombau », industrie nationale de la « construction des fleuves », n'est pas étranger aux projets pangermaniques — simples théories, seraient tentés de dire certains! Par cette arme, l'Allemagne ne prétend rien moins que détourner le commerce de l'Europe centrale. Anvers, Amsterdam, Rotterdam sont visés. Et ce projet allait jusqu'à discipliner la nature elle-même. Que le Rhin soit saisi dans son cours inférieur, arraché de son lit, ses eaux données à l'Ems, et par elle conduites dans la mer du Nord : le rêve de *La plus grande Allemagne* serait réalisé. Suivant Tannenberg, « la mise en communication du canal de l'Ems avec le Rhin lui donnera une seconde embouchure près d'Emden... Elle donnera à l'Allemagne la possibilité de barrer ce fleuve, à Emmerich, pour récupérer les frais de construction et d'exploitation de ses canaux, soit pour des raisons politiques, et pour exercer quelque pression sur un voisin un peu lent à comprendre »[1]. Il suffirait, suivant nos ennemis, de détourner le Rhin, — « fleuve allemand », — des confins hollandais au canal de l'Ems.

On fait remarquer, et M. Henri Froidevaux[2] entre autres, qu'ainsi l'Allemagne se frapperait elle-même. Déplacer vers le Nord une base telle que le Rhin serait toucher au

1. Tannenberg, *La plus grande Allemagne.*
2. *Op. cit.*

cœur les ports allemands de la mer du Nord. Les bénéficiaires de cette politique seraient la France, la Belgique, parce que le coup de force allemand pourrait bouleverser un grand fleuve, mais non la position géographique ni de la Grande-Bretagne, ni des Amériques. Et l'avenir économique semble réservé au même principe qui guide la politique mondiale, depuis 1914. L'univers, de rares spectateurs et d'importance secondaire mis à part, s'est partagé en deux camps. S'il doit y avoir guerre économique, après la lutte militaire, certains voudraient que le même principe continuât de l'emporter. Notre première loi de salut, en tout cas, demeurera celle qui soutint un peuple petit dans une lutte gigantesque : l'union seule nous sauvera, puisqu'il va s'agir, demain, comme aujourd'hui, d'un problème de forces. Pourquoi l'Allemagne, réalisant le Mitteleuropa complet ou hybride, appuyée, en fait, sur la Russie, quoi que donne l'alliance japonaise dont l'immixtion en Europe ne répond guère à certaines idées simplistes, pourquoi l'Allemagne ne développerait-elle pas son économie en fonction des frontières économiques, d'abord, et politiques de ses alliances? Qu'elle tienne l'Autriche et la Bulgarie, la Turquie aussi, qu'elle domine la Roumanie dépouillée et reste le chef d'une coalition enrichie et satisfaite, telle objection, comme le « désaxement » des ports du Nord, perdrait de son importance.

La canalisation surtout a donné une base à l'économie germanique. Malgré son caractère fantasque, la Vistule a connu le progrès; l'Oder et l'Elbe en ont plus aisément subi l'influence; le Weser semblait rebelle, mais accepta la même discipline. Quant à l'Ems, au Rhin, surtout, ce fut une transformation complète. Pentes égalisées, largeur uniformisée, rives aplanies et régularisées, tous s'adaptèrent aux exigences du commerce. Jusqu'à Strasbourg, le Rhin s'épanouit au milieu d'une étonnante prospérité et agit toujours davantage jusqu'aux premières pentes de la Suisse.

Le Mitteleuropa se réalisera par la soudure Rhin-Danube, Elbe-Danube et le développement du réseau fluvial de la Suisse, ou l'Entente détruira l'Allemagne sur le champ de bataille. Après l'avoir trop tôt escompté, nous pouvons, maintenant, compter avec la victoire, mais la sagesse conseille des mesures subsidiaires : la lutte économique. Qne devenir, si l'on nous y retrouvait aussi désemparés qu'à Charleroi, d'autant que sa complexité exposerait certains des nôtres à pâtir avec l'Allemagne de mesures simplistes et irréfléchies.

Unir le lac de Neuchâtel et le Léman au Rhin, grâce aux eaux de l'Aar et de la Thièle, par un canal de 37 kilomètres entre les deux lacs, prolongerait jusqu'au cœur de la Suisse l'hinterland rhénan.

Par des canaux « inter-Mitteleuropa » rattacher l'Elbe et l'Oder au Danube, rendant solidaires Constanza et Odessa, Sébastopol, Trébizonde et les ports de la mer du Nord allemande : l'Autriche n'en sentirait que mieux l'énergie du maître. Ce n'est pas une utopie. Dès avant 1900, dit M. H. Froidevaux, « Hambourg, grâce à l'Elbe rectifié, desservait la Bohême par un service accéléré de bateaux à vapeur pour les marchandises, qui partait de son port franc, trois fois par semaine, à destination de Prague[1] ». Un canal de l'Elbe-Moldau-Danube, entre Budweiss et Kornenburg, en amont de Vienne, et un autre, d'Oderberg (sur l'Oder) à Floridsdorf, près de Vienne, mêleraient la mer du Nord et la Baltique au Pont-Euxin. C'est un des axes du Mitteleuropa, forme nouvelle d'un ancien rite, créer « une fédération organisée entre l'Allemagne et l'Autriche ». Il s'agissait, alors, déjà, de fondre les deux Empires « sous une même administration douanière qui

1. Mouvement du port de Hambourg, en 1913, pour la navigation sur l'Elbe supérieur :

Entrées : 22 209 bateaux de 9 538 495 tonnes.
Sorties : 21 475 — 9 297 297 —

(*Statistiches Jahrbuch für das Deutsche Reich*, 1915).

percevrait des droits de douane à compte commun ». Dès 1888, Paul de Lagarde montrait « cette alliance douanière exerçant sa force d'attraction sur les pays voisins, et, bientôt, débordant l'Europe centrale, d'abord au Sud et au Sud-Est, surtout en Roumanie et en Serbie, en Bulgarie, en Grèce et dans l'Empire Ottoman ». Si d'aucuns considèrent les projets de Mitteleuropa comme manifestation de l'hystérie germanique, c'est de l'ignorance. Avant Gorlice, la presse allemande pronostiqua la rupture du front russe et ses conséquences [1]. Est-ce arrivé? Avant de s'ouvrir le chemin de l'Orient et de passer sur l'armée serbe, encore tout illuminée des gloires du Jadar, la presse allemande annonça les projets de l'état-major [2]. Est-ce arrivé? Avant que de « châtier » le Hohenzollern « félon », et de réduire la Roumanie à sa merci, la presse allemande leur annonça le destin [3]. Est-ce arrivé? — Après des propositions de paix fallacieuses, le chancelier von Hertling soutint que l'Allemagne ferait, une fois de plus, sentir aux Alliés le poids de son épée. Au lendemain des événements de Picardie, en mars 1918, de Champagne, en mai 1918, tout cela ne semblait-il que forfanterie? Qui de nous, parmi les plus sévères juges de leur propre cause, eût imaginé, au terme de la quatrième année de cette guerre, que, le sort de Paris remis en cause, l'énergie prévoyante de M. Clemenceau devrait instituer, au mois de juin 1918, « un comité de défense du camp retranché de Paris, chargé de poursuivre et de contrôler l'exécution des mesures relatives à l'organisation, l'armement et l'approvisionnement du camp retranché »? S'il ne s'agissait que de notre vie, nous aussi accepterions le sacrifice total. Mais l'avenir est en jeu, et la mort préférable aux humiliations d'une existence déclassée. Or, c'est l'Entente qui a risqué d'être déclassée, désaxée, abaissée. La loi des vaincus n'est pas plus

1. Consulter les journaux allemands les plus sérieux de l'époque.
2. *Idem.*
3. Voir les journaux allemands de l'époque.

douce au xxe siècle que sous les Romains. Il ne s'agit pas que de rire des forces brutales. On n'a le droit de se croire supérieur par le sens affiné de la vie, une plus haute morale, une véritable générosité, qu'à la condition d'être forts. Certains esprits, et parfois des meilleurs, n'ont-ils pas, chez nous, poursuivi tant de subtiles distinctions sur la force qu'ils en ont énervé jusqu'à la notion ?

Si les peuples de l'Entente n'y mettent ordre, contraindrions-nous même l'Allemagne à lâcher la plus grande partie de ses conquêtes, l'ennemi nous dictera sa loi économique, après nous avoir imposé ses initiatives stratégiques et tactiques. Sans doute, l'Yser et Verdun illuminent notre histoire, mais la victoire est offensive. Que l'après-guerre ressemble à ce qu'a été la guerre, nous serions pratiquement battus, la lutte commerciale ne pouvant s'accommoder d'une organisation aussi lente et disparate.

L'influence économique devance, prépare et suit l'action politique. Elle l'enveloppe. Tannenberg, Naumann ne sont pas que des utopistes. Le chancelier Michaelis ne passe point pour sot auprès de ceux qui le jugèrent à pied d'œuvre, avant cette guerre, et ses ambitions de réaliste se confondent avec celles des théoriciens de *La plus grande Allemagne* et du Mitteleuropa. « On est PERSUADÉ, en Allemagne, que le présent et l'avenir et la vie même de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie dépendent de leur union... L'intime union des Alliés (empires du centre) est pour moi un axiome [1] ».

Avant que d'aller plus au cœur de cette question, comment ne pas se souvenir du Danube ?

Sur le cas du Rhin se vérifiait la qualité méthodique de l'Allemagne. Les pangermanistes ont aussi compris le rôle du Danube dans leur économie. Le sens de la foudroyante campagne de Mackensen, en Roumanie [2], est donné par

1. Juillet 1917 ; du correspondant viennois de la *Nouvelle Presse libre*.
2. Consulter *Le Mystère roumain et la Défection russe*, CHARLES STIÉNON (in-16. Plon, éditeur, Paris).

la valeur du Danube : la route ouverte vers l'Orient, promis aux ambitions teutonnes. Paul Dehn écrivait, en 1909 : « Les intérêts de l'Empire allemand dans le Sud-Est de l'Europe sont considérables. Plus de 500 millions de marks de capitaux allemands sont au travail dans ces pays. » En 1912, Albrecht Wirth disait : « Si l'on se rappelle le peu qu'étaient les Allemands, en Orient, et, surtout, à Constantinople et à Smyrne, dix ans après Gravelotte et Sedan, combien rares y étaient négociants ou touristes allemands, combien infime le capital allemand engagé en Orient, et si l'on compare avec la Turquie d'aujourd'hui inondée de nos compatriotes et où travaillent nos capitaux qui se montent à près d'un milliard, on ne pourra nier que notre influence dans l'Empire ottoman n'ait grandi. Rien qu'à Constantinople habitent plus de 3 000 de nos nationaux. Le commerce allemand avec les Turcs s'élève à 105 millions de marks et occupe la quatrième place parmi les nations; le trafic de nos armateurs tient un rang honorable dans la navigation de la Méditerranée orientale. Une grande ligne, que l'on peut égaler en importance aux gigantesques voies transcontinentales de l'Amérique, de la Sibérie et de l'Afrique, est exécutée par notre haute banque et, déjà, à moitié construite [1]... »

Qu'arrivera-t-il si l'Allemagne peut « construire » le Danube, comme elle le fit du Rhin? Parallèle fluvial et historique instructif que celui auquel donnent lieu Rhin et Danube. Le premier subit la valorisation commerciale allemande. De ce point de vue, sa puissance est centuplée. Bien plus, on l'a vu, un projet existe qui en fait une manière de garrot qui étranglerait la Hollande, si...

Et qu'enseigne l'histoire du Danube [2]? L'antagonisme

1. Mais c'est l'Angleterre qui l'a pratiquement achevée et conquise. Voir *Les campagnes d'Orient et les intérêts de l'Entente*, par Charles Stiénon (in-8°, Payot, éditeur, Paris).

2. *Le Danube*, par C. J. Baicoianu (Librairie du *Recueil* Sirey, Paris).

russe pour la maîtrise du Bas-Danube et de ses bouches, puis le traité de Paris (1856) et le régime incertain qu'il inflige à ce fleuve.

« Tout comme son flot changeant, dit M. C.-I. Baicoianu, la question du Danube, au cours des temps et sous les influences des événements, a changé d'aspect, mais le problème de la navigation danubienne, tout comme le fleuve, est resté identique jusqu'à ce jour. »

Il ajoute : « Le Danube, par son cours supérieur qui unit l'Europe centrale et, par le canal de Ludwig, la mer du Nord aux pays sud-est européens, situés à son embouchure ou sur la mer Noire, est la plus importante artère commerciale fluviale de l'Europe centrale. »

Et, malgré cela, parce que le Danube n'intéressait pas le prince de Bismarck et sa politique, il devint un objet de compensations. La politique internationale et ses intérêts contradictoires, la politique sociale des Magyars et leurs intérêts égoïstes, la politique d'expansion de la Russie néfaste, ici comme en toutes choses, depuis plusieurs décades ont fait que le Danube demeura longtemps impraticable à la navigation, qu'il l'est encore, en fait, dans la région des Portes de Fer, que son régime hydrographique n'a pas subi les influences de la technique moderne. L'histoire du Rhin, celle du Danube : opposition de deux programmes. A juger d'après les résultats, qui, j'en parle d'un point de vue strictement économique, n'eût préféré le régime rhénan aux méthodes danubiennes? C'est la division, c'est l'opposition des intérêts : une politique qui, jusque aujourd'hui, ruina la production et la valeur économique du Danube. Or, il s'agit de savoir si, sur un point capital, l'Entente saura soumettre à une température assez haute le creuset où se trouvent ses intérêts variés, sinon contradictoires, pour obtenir un amalgame capable de vaincre le fer allemand.

Faut-il rappeler que Krupp s'est établi sur l'Isar, au nord de Schwabing? Par les eaux bleues de la rivière domptée, la métallurgie allemande gagnera le Danube et

les Balkans. Après le canon, la charrue, sans qu'on oublie jamais que l'âme de l'un et de l'autre est faite du même métal. Aux portes des nouveaux comptoirs de Krupp, les banques austro-germano-magyares ouvriront leurs guichets.

Le Mitteleuropa, sous l'une ou l'autre forme, mais lui-même encore, n'est pas qu'une utopie. A nous de ne point confondre certaines illusions avec les rudes réalités pangermanistes.

IV

LA CARTE EST TROMPEUSE

Cette guerre s'est étendue au globe. Nos armées sont innombrables, variées. La vue de certains ports, de Marseille surtout, montre, baigné de lumière, trépidant d'activité, mouvant, varié, incohérent et sans vide, un spectacle qui déconcerte. C'est un mélange inouï de races, de langues et de physionomies, de couleurs et d'idéals, de religions, de coutumes. Tout cela tient ensemble : un extraordinaire bloc de béton. Son ciment, la haine de l'Allemagne sous sa forme vraie et profonde : le *self-defence*. Et, dans cette nébuleuse qui emplit le plus lointain horizon pour se condenser sur nos champs de bataille en gouttes infinies d'un sang généreux, les couches d'idées se superposent, tour à tour renversées dans leur ordre réciproque, suivant le rayon qui, d'en haut, les choisit et les attire. La haine de l'Allemagne les tient unies; ce sont nos idéals distincts et pareils qui les différencient. Qui oserait choisir? Et c'est le cas de s'instruire de la plus haute des religions : le respect des convictions sincères. Car vous avez applaudi le Sikh qui s'en allait, rampant vers la sentinelle allemande, lui donner la sensation mortelle du tigre qui enfonce sa griffe impitoyable. Et vous ne refusiez pas vos sympathies au pionnier chinois qui, sans pensée —

imagine-t-on, — étendait sous les pas écrasants de notre artillerie son tapis de cailloux. Et vous regardiez, admiratifs, le Sénégalais qui, sans fin, allait, au plus chaud de l'action, verser toujours, sans arrêt, son sang. Et le Marocain vous enthousiasmait par ses audaces répétées dont l'ennemi sentait toute la menace. Le cycle en est infini. Des extrêmes que l'œil aperçoit on peut conclure à ceux que l'intelligence, l'énergie, la sensibilité découvriraient. École de tolérance dont, pour leur propre salut, les gardiens d'intérêts trop localisés devraient bien s'inspirer! Encore une fois, vaincre, dans la vie d'après la guerre, suppose nos pensées dans un cadre nouveau. Les âmes généreuses n'y suffiront pas les dernières. Inspirez-vous de la pensée d'un Anzac qui, vivant aux Antipodes, comprend que son île australienne ou néo-zélandaise se gagne, en Picardie, en Champagne, ailleurs.

Et voilà pourquoi est, à la fois, si minuscule et si grand un pays qu'un globe terrestre de dimension moyenne laisse à peine voir. La 8657[e] partie de l'hémisphère qu'embrasse le regard : un infime triangle. En tout, 1 388 kilomètres de frontières, et, dans ce très peu, une côte liliputienne, 67 kilomètres, qu'apercevrait à peine un bolide qui, sur nos routes, couvre 100 kilomètres à l'heure. L'avion passe — sans s'en douter — d'un pays à l'autre, en bordure maritime, oublieux qu'entre France et Hollande un autre pays étendit ses plaines vertes et prospères. Mais, du point de vue économique, militaire, moral et politique, c'est comme un corps qui ne serait qu'un cœur : il vibre, agit, produit, combat, résiste. Quelle qualité! Je voudrais être Belge, si je n'étais « allié ».

Quatre bassins fluviaux se le partagent : le Rhin, qui domine toute la vie du nord-ouest européen, la Meuse, l'Escaut et la Seine.

La Belgique, sur un petit espace, rapproche de nombreux contrastes. La Flandre, la Campine, région basse; la Hesbaye, le Brabant, le Hainaut, région moyenne;

l'Entre Sambre-et-Meuse, la Fayne, le Condroz, la Famenne, l'Ardenne, région haute, ne couvrent, ensemble, que 29 500 kilomètres carrés et, pourtant, dans l'économie, européenne hier, mondiale demain, leur importance confond au regard d'une telle petitesse. C'est que, la frontière maritime mise à part, le reste des confins belges doit sa forme aux nécessités, sinon aux capricieuses faiblesses de la politique. C'est l'œuvre du Congrès de Vienne, de la Conférence de Londres, œuvre à la fois si mal et si bien conçue qu'enfin la vie de la Belgique, sa lutte pour l'existence, sa prépondérance, sa prospérité, sa grandeur morale apparaissent comme une gageure. Elle évoque ces graines vives qui germent, fleurissent, essaiment à la pointe d'une roche. Le tempérament des Belges s'en ressent. Il en est l'âpre et superbe image.

C'est un fait, la population belge n'est homogène ni sous le rapport anthropologique, ni du point de vue ethnographique. Deux types, deux « mentalités », deux idiomes, deux situations géographiques : mais un seul peuple. C'est lui qui a régularisé fleuves et rivières, élevé des digues, bâti des quais, creusé un admirable ensemble de canaux à petites sections rattachant les grands centres entre eux, et ceux-ci à Anvers; créé des canaux à grande section que le gros tonnage suit vers Bruges, vers Gand, vers Bruxelles. C'est, en tout, 1 600 kilomètres de lignes d'eau intérieures. Ajoutez-y 4 000 kilomètres de chemin de fer vicinaux, 5 000 kilomètres de voie à écartement normal, et, enfermant tout cela dans 1 388 kilomètres de frontières, vous commencerez de comprendre la vie intense qui, à l'improviste, se révéla au monde, en 1914. C'est que tout se tient dans l'évolution d'un peuple. Il n'est pas que la France inconnue et méconnue, parce qu'ignorée, qui, depuis quatre ans, stupéfie l'Allemagne elle-même.

La Belgique n'est pas un pays agricole; 30 p. 100 à peine de sa population vivent de l'agriculture. Son importance n'en est pas moins considérable par la valeur de sa pro-

duction : 700 millions en moyenne, qui atteignent un milliard, en y comptant les produits de la culture maraîchère, fruitière et agricole[1]. Par comparaison, ce pays grandit encore. En 1909, le charbon extrait valait 337 906 000; la production des hauts fourneaux 100 000 000, celle des aciéries et usines à ouvrer l'acier 364 000 000 de francs.

L'élevage du cheval brabançon exporte environ pour 50 millions. Mais l'industrie était, surtout, la cause du bon renom belge par delà ses frontières. L'origine de sa prospérité se trouve dans des capitaux abondants, des matières premières nombreuses. Patrie de l'industrie du zinc et, longtemps, principale productrice de ce métal dans le monde, aujourd'hui encore la Belgique est un des trois pays qui en produisent les huit dixièmes. L'histoire de la Vieille-Montagne, œuvre d'un Belge, apprend que dans la vallée de la Meuse, de Huy à Liége, et près de la frontière allemande existaient des gisements de zinc. Bien qu'épuisée dans ses réserves locales, cette industrie ne s'est pas dénationalisée : ses fonderies continuent de traiter les minerais venus de Sardaigne et de Suède, d'Algérie et du Caucase, de Grèce et, surtout, d'Australie. Originaires des Antipodes, les Anzacs aident l'armée belge à reconquérir un sol qui porte les usines célèbres où s'épurent les minerais arrivés en Europe par ces mêmes voies que suivit leur loyalisme impérial.

Après que furent épuisés les gisements nationaux, le minerai de fer disparu, la sidérurgie demeura. Ce fut la gloire de Liége, de Charleroi. La loi fatale s'appliquait. Le diamant noir exerçait sa fascination, régnait. Pour l'atteindre, les voies ferrées se sont multipliées. C'est par la Belgique que commença, en Europe, l'évolution industrielle : elle était riche en houille dont sa consommation équivaut, par tête d'habitant, à celle des États-Unis, de l'Angleterre, dépasse et de beaucoup l'allemande, la fran-

1. *L'agriculture belge* dans *Études sur la Belgique*, 1915, par E. Gaspart, chef de division au Ministère de l'agriculture.

çaise, surtout. Les industries extractives, dit M. A. Delmer[1], sont, à cause de la production charbonnière, prépondérantes en Belgique. Elles occupent une plus grande proportion de la population ouvrière que dans le Royaume-Uni.

Charleroi est devenu un centre où l'on a fabriqué du verre pour toutes les régions du monde. Dans la production universelle ses glaceries interviennent pour 25 p. 100.

L'industrie avançait à grands pas; le mineur était débordé. Plus son pic détachait les blocs noirs, plus encore l'inlassable mangeuse absorbait le charbon. Menacée de déséquilibre, la Belgique trouva, en Campine et dans le sud du Hainaut, une nouvelle certitude de vaincre.

Cependant, les réserves naturelles qui aidèrent à son épanouissement s'épuisaient : la Belgique devint tributaire des contrées lointaines. Elle ne fut pas vaincue et le dut à ce qui lui gardera sa place dans l'Entente, place considérable au regard de sa surface et de son importance absolue : une situation géographique capitale, nœud des voies internationales par terre et par mer. Répétons-le car c'est là l'essentiel. Du Havre à Hambourg, la mer du Nord dessine une côte régulière d'où part le courant commercial maritime le plus puissant. Puissent les bons esprits, non prévenus en faveur d'un système contre un autre, les intelligences indépendantes, et par cela même intelligentes, méditer ce fait : la Belgique occupe, du point de vue absolu, la cinquième place dans le monde. Relativement, elle est la première. Les chiffres l'indiquent; il ne s'agit, ici, ni de les interpréter, ni de forcer, ni de modifier leur langage. Les chiffres seuls suffisent à exprimer la puissance brabançonne. Et, à se placer au point de vue objectif, pourquoi la Belgique en est-elle là? Je n'ignore pas les qualités de la race, ne méconnais point les avantages de quatre-vingt-quatre ans d'un labeur pacifique, et n'oublie les services

1. Aperçu général et caractéristique de l'industrie belge, par A. Delmer, dans *Études sur la Belgique* (Misch et Thrar, éditeurs, Paris, 31, rue Jacob).

d'un sol généreux quoique exigu. Malgré tout, la Belgique ne serait qu'ombre d'elle-même, si elle ne se trouvait à l'origine du courant commercial qui s'irradie vers les Amériques, le continent africain, la Méditerranée. Parce qu'elle reçoit et expédie d'outre-mer et vers outre-mer avec une facilité extrême, son rôle a grandi dans l'économie universelle. Encore ne suffirait-il point qu'elle se trouve en première place dans ce secteur prépondérant des rivages du monde. La France, la Hollande, l'Allemagne l'enserrent. La Meuse, l'Escaut, le Rhin en une certaine manière, les canaux à grande section qui s'enfoncent profondément au cœur des terres, un réseau ferré sans pareil forment une armature économique incomparable. Il nous plaisait, dans l'intérêt d'une cause chère, antiallemande avant tout, alliée ensuite, et seulement après nationale, de montrer le génie qui présidait à l'équipement de l'Allemagne contemporaine. Ces pages auraient atteint leur but si elles obtenaient de quelques esprits les heures de réflexion capables de nous inspirer une attitude pratique. Aussi, faut-il rapprocher de l'activité méthodique allemande l'ardeur ordonnée qui fit de la Belgique la promotrice, en Europe, des voies ferrées. La première, sur le Vieux Continent, elle construisit la première voie ferrée. Depuis, elle ignora l'inconstance. Pas un pays ne possède réseau ferré aussi dense. Qui pourrait citer, en Belgique, une agglomération industrielle de quelque importance sans trait d'union avec le railway national? Pas une usine n'y est incapable d'un tel rattachement, et, pour comble, les tarifs belges de transports soutiennent n'importe quelle comparaison pour le bon marché. Encore, n'est-ce pas à dire que cette organisation soit parfaite. Les médiocrités seules ne sont point perfectibles.

Produire ne suffit pas. L'essentiel est de vendre. Maître absolu des marchés, l'industriel pourrait quitter les chemins du progrès. Le monopole est père de l'insouciance. Pour l'avenir de notre espèce il demeure, heureusement, encore beaucoup de libre concurrence, amie des énergiques et des

audacieux, des véritables pionniers. Ainsi se vérifie notre appréciation : malgré tant d'avantages naturels la prospérité belge, sans l'énergie nationale, serait un paradoxe. Le déséquilibre entre consommation et production intérieures est flagrant. De ce point de vue, les Belges s'étonnent, parfois, de ce qu'ils constatent en France. L'inverse se produirait si, les rôles renversés, les hôtes qui reçoivent étaient ceux qui sont reçus. Simple constatation.

Le Congo demeure, malgré tout, encore au-dessous du rôle[1] que ses promoteurs lui fixaient dans l'économie nationale et, finalement, sans grande exportation la Belgique doit périr.

La verrerie, la glacerie vendent au dehors les neuf dixièmes de leur production. La métallurgie, y compris l'usinage, sort des frontières les deux tiers de ses fabricats; les filatures en font autant, les papeteries, les fabriques d'armes à feu aussi.

Le tableau ne serait pas sincère si je n'ajoutais que la capacité industrielle belge dépasse sa production actuelle. Si vastes que soient ses débouchés, ils demeurent inférieurs aux exigences de l'avenir.

M. A. Delmer[2] résume ainsi la position de l'industrie belge : « Au commencement du XIXe siècle, lorsque la machine de Watt fut introduite dans le pays, lorsque l'industrie drapière et métallurgique prit de l'extension, la Belgique, réunie à la France, disposait d'un vaste marché. Jusqu'en 1830, l'industrie cotonnière et linière de la Flandre avait comme marché la Hollande et ses colonies. La séparation de la Belgique avec la France, d'abord, avec les Pays-Bas, ensuite, les progrès du protectionnisme qui fut adopté par les États-Unis, l'Allemagne, la France et presque tous les pays de l'Europe, lui firent perdre d'impor-

1. Consulter la *Campagne anglo-belge de l'Afrique orientale allemande*, par Ch. Stiénon (In-12, Berger-Levrault, éditeur, Paris).

2. M. Delmer, ingénieur au corps des Mines, membre du corps professoral de l'Université de Liége.

tants débouchés. Les Pays-Bas, la Grande-Bretagne et son Empire colonial, les pays neufs, ceux de l'Amérique du Sud, notamment, l'Extrême-Orient absorbent la majeure partie de nos articles manufacturés. Sur les marchés où les industriels de tous les pays luttent à armes égales, le Belge ne craint pas la concurrence[1]. La France est restée, malgré les relèvements successifs des droits d'entrée, un marché important pour cette industrie; dans ce pays, la pénurie de main-d'œuvre et de combustible renchérit considérablement la production, et les consommateurs français doivent, notamment aux heures de prospérité où la consommation augmente, acheter des objets fabriqués en Belgique. »

Le protectionnisme est l'ennemi de la Belgique. Cette constatation importe, parce qu'un certain protectionnisme est aussi l'ennemi de l'Entente. Lui seul, finalement, pourrait rendre vaine, sinon ridicule, la lutte économique qui, sagement comprise, complétera notre victoire.

Le métallurgiste allemand qui équilibre son budget sur le marché national peut, grâce au « dumping », exporter à prix réduit et dominer la concurrence faussée. Le métallurgiste belge n'a pas derrière lui une diplomatie puissante, audacieuse, une marine marchande qui domine les routes du monde, une exportation de numéraire qui bien conçue préparerait des débouchés aux produits nationaux, une organisation commerciale mesurée à la taille des grands pays. Et, cependant, il l'emporte parce que passé

1. Tel a été de moins en moins le cas des dominions britanniques. La préférence impériale n'est pas que douanière. Elle vise aussi les transports maritimes, en fait favorisés par des subsides. Que l'Empire britannique, engagé dans cette voie, réalise une coalition économique trop étroite, et le peuple belge serait jeté dans les bras de l'Allemagne. Déjà privé des colonies françaises, comme débouché, il ne lui resterait que l'Amérique du Sud et, peut-être, l'Extrême-Orient où il rencontrerait un dangereux concurrent, les États-Unis.

Il faudrait donc que les Anglais, d'un point de vue interallié, envisageassent avec moins de défaveur le lien entre le Royaume-Uni et le continent, ce qu'ils faisaient alors même que des navires britanniques étaient les agents de liaison.

maître dans l'art essentiel en affaires : la compression des revients. Voilà pourquoi les Belges sont demeurés grands exportateurs, entraînant avec eux prestige et profit. Ils pouvaient aussi avoir la puissance militaire, si leur eussent été épargnées quelques erreurs néfastes, non en politique intérieure, qui nous est étrangère, mais dans leurs directives nationales. Forts dans la paix parce qu'exportateurs, ils pouvaient l'être dans la guerre — pour la même raison.

En 1874, les principales exportations nationales se chiffraient ainsi : Grande-Bretagne (en millions de francs), 7516; Allemagne, 2928; France, 3701; Belgique, 1114; Italie, 978. — En 1912, les mêmes pays étaient passés respectivement à (je cite dans le même ordre) : 15132 (en millions de francs), 11110, 6712, 3775, 2396.

Ces chiffres, extraits de l'*Annuaire statistique* (officiel), soulignent l'effort anglais contre la concurrence mondiale. Autant en dira-t-on de l'Allemagne[1] et de la Belgique pour qui aussi les colonies n'influent guère sur l'exportation nationale.

Cobden savait dire, comme il avait su expérimenter : « Si l'on me demandait à quoi nous devons notre commerce, je répondrais : au bas prix de nos marchandises; et si l'on me demandait par quel moyen le commerce est le mieux soutenu et augmenté, je répondrais encore par le bas prix de ses articles; enfin, si l'on venait me demander par quoi cette puissante industrie, d'où dépendent la prospérité et l'existence de tout le royaume, pourrait nous être arrachée, je répondrais solidement par une plus grande modi-

1. En 1911 : Exportation (en millions de francs) :

Est-Africain	17,3
Cameroun	11,6
Togo	2,7
Sud-Ouest-Africain	25,8
Mer du Sud	1,8
Kiaou-Tchéou	2,8
Total	62,0

cité du prix des objets fabriqués dans un autre pays. »
— Pour y suffire, le Belge s'est « débrouillé », et, parce qu'il y a réussi, je demande qu'il soit constamment présent à la pensée de ceux qui veulent instaurer l'arme économique.

Malgré tout, l'exportateur belge, qu'il fût métallurgiste, usinier, constructeur, verrier, chef de glaceries, chimiste, tisserand, au soir d'une rude campagne demeurait songeur. David victorieux, mais quand même petit, continuerait-il de percer la cuirasse protectionniste de ses voisins ? La tactique intervenait, alors, aidant la stratégie. L'industriel, menacé par des droits protecteurs, attaquait de front, subissait la dîme et s'installait dans le pays dont les marchés lui étaient indispensables.

C'est ainsi qu'avant de s'asseoir au foyer de la France, nombre de Belges vinrent à elle, — une première fois, pour éviter la mort. Ce pays si accueillant pratiquait un protectionnisme rude. Un dernier relèvement des droits d'entrée amena maints établissements brabançons à choisir entre la ruine ou s'expatrier. Les demi-produits vinrent, en France, recevoir leur finissage. Il le fallait : certains fabricats mi-ouvrés subissaient au quintal un droit de cinq francs, qui se montait au quadruple pour les petites pièces. — L'Allemagne, d'ailleurs, savait user aussi des mêmes procédés contre l'industrie belge. Les tisserands verviétois ne l'ignorent point, eux qui s'établirent en dédoublement à Aix-la-Chapelle pour lutter en Allemagne, comme aussi dans la Pologne pour concurrencer le marché moscovite.

S'agissait-il de l'industrie des tramways, spécialité belge, l'Espagne, la Hongrie, la France et la Russie, d'autres encore — ce fut comme une levée de boucliers — se gardèrent derrière des droits d'entrée parfois exorbitants. Et, cependant, faites le tour des grandes villes d'Europe, non seulement capitales, mais cités de quelque importance, et vous verrez que Français, Italiens, Espagnols, Russes, Autrichiens, Hongrois sont, dans leur propre pays, clients quotidiens du tramway belge. Passeriez-vous l'Océan, la

même obsession vous y suivrait. L'Amérique latine se promène dans des tramways belges, et, cela, malgré les tarifs douaniers.

En Russie, pays qui fut un gouffre pour le capital français, les Belges, afin d'éviter un protectionnisme exagéré, vinrent s'installer, et la Moscovie méridionale vit s'élever leurs usines métallurgiques, verrières, chimiques.

Le tisserand belge, gêné par les douanes voisines, ne peut guère exporter ses tissus. Il s'adapte et expédie des fils, puisque ceux-ci, jusqu'en 1914, subirent des tarifs moins élevés.

Ainsi, encore, pour le fer et l'acier que les protectionnistes voisins empêchent de sortir des provinces belges transformés en machines, en mécaniques, en voitures de chemin de fer et de tramways.

Si la Belgique résistait à tant de circonstances contraires, elle le dut à sa souplesse énergique et à de vastes contrées neuves qui s'ouvraient au progrès.

Ces circonstances, surtout européennes, ont amené les Belges à produire, de préférence, des demi-fabricats. S'ils n'acceptent pas d'aller au dehors achever eux-mêmes leurs produits, leur activité tend à se limiter au zinc, aux produits laminés en fer et en acier, aux fils de laine, bref à tous les produits destinés à un complément de fabrication.

Qui, devant une telle situation, n'admettrait que, si la Belgique industrielle est prospère, elle le doit aux qualités de sa population ? Malgré l'épuisement local des matières premières et l'élévation du prix du charbon, malgré l'opposition systématique des marchés voisins, l'exiguïté de son territoire et l'étroitesse des débouchés nationaux, malgré les difficultés d'organiser, dès lors, un large commerce d'exportation, malgré ce vice initial que Léopold II indiquait à son peuple, « être petit, c'est une infériorité[1] », la Belgique devint le cinquième pays du monde et le premier

1. À Bruges, en 1886, Léopold II prononça ces paroles prophétiques : « Le lion de Flandre ne doit pas sommeiller... Toute liberté naît et périt avec l'indépendance ; c'est la leçon écrite à chaque page de

d'un point de vue relatif. Membres de l'Entente, ne souhaiterions-nous pas, si elle ne l'était déjà, la Belgique pour alliée, car l'avenir est un problème de forces, et la Belgique, quoique si petite, un des leviers du monde.

En dépit des circonstances contraires, elle figure aux côtés des principales nations européennes. Elle exporte (en millions de francs) 3775[1] pour une population de 7424000. C'est, par habitant, 508,50, et, par unité superficielle de la moyenne de l'habitant, 121,70.

Ces chiffres parlent mieux, rapprochés des résultats similaires que donne la statistique pour les pays voisins.

La Grande-Bretagne exporte (en millions de francs) 15132[2], pour une population de 45981000, soit 329,09 par habitant et 48,0 par unité superficielle de la moyenne de l'habitant.

L'Allemagne, à situations correspondantes, donne 11,110 pour 64903000 âmes, et 171,17 par habitant, 20.5 par unité superficielle de la moyenne de l'habitant.

La France, 5864 (en million de francs) pour une population de 39602000, par habitant 148,07, et pour l'unité superficielle de la moyenne de l'habitant 10,9.

L'Italie vient ensuite avec les chiffres respectifs de 2,376 — 34,687,000 — 69,00 et 8,3.

Ainsi, le Belge vaudrait, de ce point de vue, plusieurs fois l'Allemand, le Français, l'Italien. Il dépasserait des trois cinquièmes, au moins, la taille de l'Anglais.

Sans doute, l'exportation n'est-elle pas le critérium d'une prospérité immédiate. Mais qui n'y verrait le principal indice d'une force dont les effets, tôt ou tard, se manifesteront? Et qu'est la lutte économique, sinon un problème de forces?

notre histoire. Les guerres sont devenues foudroyantes. Ceux qu'elles surprennent sont perdus! » — Il ajoutait, alors : « Être petit, c'est une infériorité. »

1. Année 1912.

2. Année 1912.

Belge, je serais fier de ces deux chiffres : 508,50, valeur de l'exportation par habitant; 121,7, valeur du rendement à l'exportation par unité superficielle de la moyenne de l'habitant. Et je comparerais avec confiance ces résultats aux 171,17 et 20,5 de l'Allemand. Lorsqu'on appartient à une coalition, il faut en rechercher les éléments de force, les signaler à l'association qu'est une alliance. Soyons farouchement égoïstes, soit, mais avec intelligence. La politique ne fut jamais affaire de sentiment. Ne jugeons pas notre avenir d'après l'histoire d'un jour. L'Entente ne peut négliger le rééquipement d'un tel centre d'énergie.

Après cette guerre qui aura comprimé les initiatives (songez à tant de millions d'hommes soustraits aux libres concurrences), combien le temps sera court pour ceux qui auront négligé les répercussions d'une telle catastrophe! Pour en sortir, il faut exaspérer nos énergies, chasser les médiocres, c'est dire mettre et remettre chacun à sa place. La médiocrité, l'infériorité sont choses relatives. Chacun à son poste, voilà qui supprimerait les non-valeurs, quitte à exclure les déchets de la collectivité, comme dans notre organisme. Nous sommes pour la démocratie ; elle éliminera son virus, ses flatteurs ignorants. Les caractères lui donneront du sang bleu. Plus de solliciteurs, amis des humiliants marchandages. Les portes qui ouvrent la direction des affaires seront haussées, ceux qui seront appelés ayant l'habitude de ne rien perdre de leur taille. La lutte économique, quelle qu'en soit la forme, c'est encore la guerre, et pour cela, comme aux heures tragiques de la bataille, la faveur cessera d'écarter les hommes de qualité.

V

LA FRANCE N'EST PAS MORTE

La France, qui possède le premier domaine colonial du monde, si l'on considère, surtout, cette admirable Afrique du Nord, a senti sa responsabilité de l'avoir insuffisamment exploité. Il mesure dix-huit fois l'étendue du territoire métropolitain, lui-même inférieur à ce qu'il devrait produire. Et, revenue d'un mauvais rêve, la France s'est réveillée : l'univers, l'Allemagne elle-même, dans ses heures de sincérité, admire la France. Si riche que fût son histoire, à côté du présent le passé français pâlit. Mais ce que l'Entente ne doit pas ignorer, en face de la concurrence économique, c'est la vitalité que la France, au Maroc, depuis quelques années, sut prouver. Je n'oublie pas un instant l'objet de ces pages dans cette apparente digression. Tout au contraire. Pour l'emporter dans les affaires, après avoir vaincu sur le terrain militaire, il ne faut pas moins de force organisée. De ce point de vue, certains Alliés jugent encore mal la France, et se trompent.

Avec une poignée d'hommes, le général Lyautey contient ses trois ennemis principaux : au Nord, Abd-el-Malek, de la famille d'Abd-el-Kader, gorgé d'or allemand et qui, s'appuyant sur la zone espagnole, inquiète le couloir de Taza; au Centre, le Moyen-Atlas et le Grand-Atlas de-

meurent rebelles; au Sud, enfin, El Hiba, fils de ce Ma-el-Aïnin qui fit tête à la France avec une si étonnante énergie, en Mauritanie, ravitaillé par les sous-marins allemands, menace la région de Marrakech.

Le Résident général, malgré ces adversaires, sut jeter un deuxième pont à travers les montagnes, entre les deux plaines du Maroc, et, désormais, deux grandes routes joignent l'Algérie à l'Atlantique, mettant en valeur les pays qu'elles traversent. Puis, se retournant, il fait cause commune avec les Caïds (grands seigneurs) du Sud, s'aide des Mehallas (unités d'irréguliers), rejette vers le Sud El Hiba, lui enlève ses bases, et fait passer la superficie des territoires occupés de 163000 kilomètres carrés, en 1914, à 235000, en 1917[1]. Ce grand œuvre donne la mesure du peuple qui l'accomplit. En 1914, Lyautey, avec de gros contingents, menait de vastes opérations d'ensemble. Dans le Sud, autour de Marrakech; au Centre, dans l'Atlas, et, au Nord, devant Taza, il s'attaquait aux trois principaux centres de rebellion. La guerre déclarée, il fallut renvoyer en France la majeure partie des troupes, 26 bataillons, 20 escadrons et 10 batteries, en tout 35000 hommes. Ainsi affaiblis, les Français ne demeurèrent pas que guerriers valeureux. C'est parce qu'ils se révélèrent pionniers remarquables que ce rappel convient au cadre de cet ouvrage.

Au Maroc, point de navigation fluviale : l'activité s'y porte vers la mer. Le pays a deux côtes, l'une méditerranéenne, presque entièrement à l'Espagne, et où la proximité d'Oran dispense de construire un port. L'autre, sur l'Atlantique, rivage inhospitalier. La barre, si fréquente en Afrique, y a contrarié le progrès. Néanmoins, lorsqu'en 1912 la France assuma le protectorat marocain, il existait des rades où, déjà, se faisait un commerce important :

1. La Belgique mesure 29456 kilomètres carrés. Consultez notre article de la *Revue Belge*, janvier 1918 : *L'Œuvre coloniale française et belge pendant la guerre.*

Rabat, Casablanca, Mazagan, Safi, Mogador. On décida d'avoir un grand port, et Casablanca fut l'élue. MM. Schneider et Hersent, deux grands Français auxquels, comme allié, je souhaite beaucoup d'imitateurs, en assumèrent la construction. Il s'agit d'englober un mouillage de 140 hectares dans deux jetées de 1 900 et 1 550 mètres. Au début des hostilités, environ 500 mètres étaient construits. A l'heure actuelle[1], on en dépasse 1 000. Casablanca, vers 1921, pourra suffire au trafic de 1 500 000 tonnes.

N'était la guerre, cela va sans dire, le port eût connu fortune plus rapide. Son tonnage a décru, passant de 780 254 tonnes avec 748 navires, en 1913, à 346 000 tonnes et 372 navires, en 1916. Mais il convient d'ajouter qu'en 1910 le tonnage total n'était que de 283 000 tonnes, d'une valeur de 24 250 000, alors qu'en 1916 le mouvement commercial atteignait 108 000 000 de francs.

Le développement des autres ports, moins considérable, demeure cependant sensible. Rabat qui, en 1908, faisait 8 millions d'affaires, en atteint, aujourd'hui, 35 000 000; Mazagan, de 14 passait à 38 000 000; Safi de 3 à 24 000 000; Mogador de 4 à 24 000 000.

Reste un dernier port, seul de son espèce au Maroc : Kénitra. Sur l'Oued Sebon, à 11 kilomètres de la mer, l'eau y conserve une profondeur de 4 mètres, et c'est le seul endroit du protectorat où l'on puisse, grâce à l'absence de barre, débarquer à quai. En janvier 1911, ce n'était qu'une bourgade, pas un Européen n'y habitait; maintenant, il s'en trouve 1 150, et, là où ne venait pas une barque, se fait un trafic annuel de 150 000 000 de francs.

Dès août 1914, en fait libérée du traité de 1911 qui permettait à l'Allemagne de lui susciter mille obstacles, la France reprit sa liberté. Aujourd'hui, un réseau de chemins de fer à voie étroite, qui dépasse 800 kilomètres, dessert des pays hier encore isolés. Dans le Maroc oriental,

1. Juin 1918.

d'Oudjda à Taza, 435 kilomètres sont en service. En Maroc occidental, le rail va de Fez à Salé, ne franchit pas le fleuve, mais reprend à Rabat, gagne Casablanca, et pousse vers l'intérieur jusque dans Ber Rechid, s'y partage en deux tronçons et l'un, vers l'Atlas, s'arrête à Melgou, l'autre vise Marrakech et atteint, actuellement, Founsi ; c'est un parcours total de 581 kilomètres. En une seule année, 150 000 voyageurs ont été transportés. La recette brute kilométrique a atteint 23 000 francs sur la ligne Sala-Fez, où le transport, qui, par chameau, coûtait 250 francs la tonne, peut ne revenir plus qu'à 100 francs avec une rapidité beaucoup plus grande.

Comme la voie ferrée, la route est l'auxiliaire de la civilisation. Il n'y avait au Maroc, d'une manière générale, que de vagues pistes franchissant les cours d'eau sur des ponts branlants ; elles servaient aux caravanes. On se trouva devant une tâche immense. Lyautey fit dresser, digne de ses conceptions habituelles, un plan d'organisation de système routier conforme au modèle européen : des routes principales, secondaires et vicinales. L'exécution en fut poursuivie sans trêve. Des crédits considérables, 100 millions, s'y trouvèrent affectés. 2 071 kilomètres de chaussées, faites d'une plate-forme de 8 mètres et de bas-côtés en mesurant 4, ont été prévus. Dès maintenant, quelques tronçons exceptés, le réseau principal est terminé. De Fez à Mogador par Marrakech, Settat, Mazagan, Casablanca et Meknès, de lourds camions automobiles circulent sur des chaussées comparables aux plus belles routes de France. L'aspect du pays est modifié. Les voyageurs rapportent, toujours accrue, leur stupéfaction d'accomplir en quelques heures les trajets qu'il leur fallait faire, autrefois, en plusieurs jours. En outre, 450 kilomètres de routes secondaires (plate-forme de 6 mètres, bas-côtés de 3) sont en construction. Enfin, des pistes ont été aménagées, partout, pour la circulation automobile. Il n'est quasi pas de point où les camions ne puissent parvenir. Déjà, on les a fait

circuler dans l'Atlas sur la route ouverte, entre Bou Denib et Meknès, au printemps 1917.

Au Maroc, le total des lignes télégraphiques posées atteignait, au 1er janvier 1917, 3 739 kilomètres, tandis que l'exploitation téléphonique ne cessait de croître. Aujourd'hui, Fez, Marrakech, Casablanca et leurs environs communiquent par téléphone.

La contribution marocaine au ravitaillement de la France ne fit qu'augmenter : l'intendance lui a payé, déjà, plus de 18 millions représentant 700 000 quintaux de blé, 2 800 000 d'orge, 1 200 000 peaux de chèvres, 6 000 bœufs, etc.

Du golfe des Syrtes à la Mauritanie, la Tunisie, l'Algérie et l'Empire Chérifien réunissent environ 12 millions d'habitants. Leur commerce annuel — qui s'accroît d'année en année — dépasse un milliard six cents millions.

Songe-t-on que la lutte économique suppose l'emploi convergent de nos disponibilités, sans aucune exception, pour obtenir, puis garder la maîtrise des marchés, que le *Mitteleuropa* n'irait point sans le *Mittelafrika*, et M. Émile Zimmermann put écrire : « Lorsque, dans cinquante ans, l'Afrique centrale allemande contiendra environ 50 millions de nègres, 500 000 Allemands ou davantage, quand de grandes cités se seront élevées sur le lac Tchad, le Congo, le Tanganyka, il deviendra normal aux principales maisons de Berlin de dire à leurs voyageurs, au commencement de septembre : « Emportez vos échantillons, prenez l'express du Congo, allez à la foire de Wilhemstadt (ce sera le nom de Stanleyville) ; nous attendrons vos commandes pour dans deux ou trois semaines, et les marchandises arriveront, en Afrique, au commencement de décembre. »

La moisson lèvera-t-elle pour l'Entente? Aurait-elle en vain soumis ses idées, son idéal, ses individualités, ses espérances aux plus rudes disciplines, saturé d'acier et de sang chaque pouce de terre entre la mer du Nord et la Suisse, ailleurs encore? Cela dépend d'une préparation de

l'après-guerre moins médiocre que ne le fut celle de la guerre. L'Allemagne gardera-t-elle l'initiative commerciale comme elle eut, trop souvent, l'initiative stratégique et tactique? Verdun, l'Yser nous avaient-ils donné la victoire? L'ennemi est gorgé de territoires conquis dont la masse, la qualité et l'importance politique éclipsent nos conquêtes d'Afrique et d'Asie. Lui laissera-t-on, par un manque d'union, le loisir de compléter sa tâche, dût-il même en grande partie rendre gorge, et s'adjuger la suprématie commerciale?

L'Union, c'est tous pour chacun, chacun pour tous; l'application de l'effort au point essentiel; l'emploi des facultés spécialisées des individus, des peuples, des pays, des situations géographiques. Certes non, esprits étroits ni cœurs secs ne conviennent pour une pareille tâche. Et elle est indispensable si l'on ne veut semer, inutile, aux quatre vents du monde, la cendre encore chaude de nos héros.

Le Maroc le prouve, les Français ne sont pas grands que dans la bataille. Ils restent capables de vastes réalisations économiques. Ce n'est pas sagesse que les mal juger dans le domaine des affaires. Et qui donc ne serait fier d'être Français!

VI

LE CHOIX DE LA BELGIQUE
SES CONSÉQUENCES

Cependant, un fait demeure. J'en parle comme allié. Il y avait, en France, une cause mystérieuse d'affaiblissement. Sa recherche m'échappe, mais qu'on accepte, au moins, d'en constater les effets pour que soit établi le bilan de nos possibilités.

Sans un concours de circonstances merveilleux, — il tient de la légende, — la France était perdue, et l'Entente avec elle. Charleroi, Gorlice, Gallipoli, Bucarest, Caporetto, Cambrai, la Picardie et la Champagne, autant d'atouts abattus contre nous. La Fortune semblait se jouer de nos angoisses et de nos impatiences. La France trouva des amis dont elle connaissait mal l'idéal, pourtant semblable au sien. Non l'idéal des idéologues, espèce bientôt fossile, souhaitons-le, mais cet idéal qui fit, entre autres, que la Belgique se décida contre ses intérêts. Il ne ressemble pas aux inventions factices, incapables d'enfanter la vie, celle qui palpite et produit. Cet idéal, ce fut, dans le cas de la Belgique, un sentiment d'honneur. Non cette forme d'honneur qui entraîne aux actes irréfléchis, mais celle qui paye de tous les biens de pouvoir, après l'orage,

relever la tête, s'il fallut se courber. Et cet honneur est comme un acte, produit spontané d'une tradition de lutte et de labeur, de constance et d'énergie.

Ce n'est donc en rien ce qu'à cette heure encore de bons esprits s'imaginent. Il est acquis qu'après quatre années durant lesquelles le peuple belge fut, surtout du point de vue civique, un exemple d'honneur, beaucoup n'ont pas encore compris son attitude qui ne tint pas qu'à la seule volonté d'Albert Ier. Sa décision n'eût pas été différente sous le règne de son prédécesseur. La continuité d'attitude de la Belgique n'est le fait ni du souverain, ni d'un parti, ni d'un ministère, ni du peuple. C'est le fait de la nation tout entière, tel qu'il apparut dans l'été de 1914, et continue de se renouveler, chaque jour.

La Belgique, du point de vue absolu, est la cinquième puissance du monde, — et la première d'une manière relative. Comment? sinon par son épanouissement économique, à l'ombre duquel vivaient de grandes traditions d'art et de liberté. Tout d'abord, de qui prenait-elle le parti? De la France contre l'Allemagne. Et c'est si vrai qu'à l'été 1918, c'est encore la France et c'est encore l'Allemagne, d'abord, dont les drapeaux ennemis dominent le fracas des batailles.

Et qu'était la France, et qu'était l'Allemagne, pour la Belgique, dans la lutte économique où, malgré sa petite taille, elle continuait de faire figure? Répondre sera prouver, chiffres en mains, que, son haut idéal mis à part, et bien placée pour connaître l'inégalité des forces, la Belgique choisit suivant la seule injonction de son honneur. Et c'est la nation tout entière qui se prononça. Certains doutent-ils encore? Qu'ils acceptent de faire un tour d'horizon. Vers l'Ouest, l'exemple de la Roumanie ne les rend-il pas perplexes? Le roi Carol, Allemand de sang, de sympathie et de convictions, convaincu de la suprématie germanique, prévoyant les malheurs de l'Entente et devinant ceux de sa patrie d'adoption, auteur, en partie tout au moins,

d'une prospérité inouïe que deux ans de neutralité vinrent encore accroître, lié aux puissances centrales par des accords écrits, a-t-il conduit le peuple roumain là où celui-ci n'entendait pas aller? Et, pourtant, on accordera que l'opinion publique belge n'était pas moins capable d'agir que le sentiment national des Moldo-Valaques. Instruction, liberté individuelle, organisation ouvrière, syndicats patronaux, sens des situations réciproques du Souverain et du Peuple, tout cela n'était pas moindre à Bruxelles qu'à Bucarest. Dès lors, comment expliquer les décisions belges, à en croire certains psychologues de l'Entente, psychiâtres appelés à son chevet?

Bien plus, en quel état se trouvaient la France et l'Allemagne? Du point de vue militaire, la réponse va sans dire. L'Entente, c'était par définition l'imprévoyance militaire, grâce à quoi, avec des ressources supérieures en hommes, en or, en matériel, en matières premières, en pays, en variétés de génies, en multiplicité des talents, nous en sommes venus, après quatre années, à revivre les angoisses de septembre 1914, — mais avec de plus substantielles espérances qui commencent de se réaliser. Du point de vue économique, ce qui importait aux Belges, peuple producteur et non pas conservateur, le contraste franco-allemand était effrayant pour ceux qui choisirent. En France, l'indolence, le silence autour de ceux qui en appelaient au courage, à la nécessité d'agir. Je ne citerai pas de noms. Ils sont sur les lèvres des hommes avertis. En principe, nous demeurons, ici, sans préférences nationales. En France, c'était la dictature de l'inertie, grâce à quoi les chiffres criaient la supériorité des concurrents. Était-ce excès de politique, absence de marine marchande, manque de crédit à l'exportation, médiocrité des transports? Et, cependant, paradoxe apparent, où trouvera-t-on individualités plus remarquables, plus nombreuses que dans la patrie de M. Clemenceau? Et pourtant, encore, nouveau paradoxe, où découvrir un pays dont l'économie réservait

de telles ressources financières? La France, à sa manière, était le banquier du monde[1]?

Depuis 1872, a-t-on fait remarquer, les capitaux engagés en outillage industriel, transport et crédit dans les pays gros exportateurs du continent, après être brutalement tombés, en 1877, au lendemain du brusque relèvement qui suivit la guerre de 1870, continuèrent de déchoir dans leur

1. J'emprunte à M. W. Morton Fullerton et à son livre *Les Grands Problèmes de la Politique mondiale* (Chapelot, éditeur, Paris) ces précisions démonstratives, page 4, note 1.

« Au moment de la panique des Balkans, en octobre 1912, nul pays, pas même l'Autriche-Hongrie, ne fut aussi directement intéressé que la France au maintien de la paix.

Plus de mille millions de francs de capital français ont été prêtés à la Roumanie, à la Bulgarie et à la Serbie. M. Alfred Neymark, le vice-président de la *Société d'économie politique française* déclare (Cf. *l'Information*, 10 janvier 1913) que « la France possède, à l'heure actuelle, en titres de fonds d'État étrangers et en actions et obligations de sociétés étrangères diverses, quarante milliards rapportant aux capitalistes français bien près de deux milliards par an ». Il prétend « qu'un grand pays qui, disposant d'épargnes annuelles considérables, et après avoir satisfait ses propres besoins, en emploie une partie en placements de fonds d'Etat et titres étrangers choisis avec soin, ne contrariant pas la politique nationale extérieure et entourés de toutes les garanties qu'on est en droit d'exiger, bien loin de s'appauvrir, s'enrichit ».

Cela paraît incontestable, dit M. W. Morton Fullerton, mais M. Neymark, dans cette phrase soigneusement étudiée, élude toute la question. Il s'agirait, en effet, tout d'abord, de savoir si la France, en ce moment, « assure ses propres besoins » et si « toutes les garanties que l'on est en droit d'exiger » sont bien prises avant d'envoyer au dehors une partie de son argent. Or, la protection financière et le nationalisme de l'argent sont absurdes. C'est un système de politique que M. Jaurès, le chef du socialisme, a lui-même qualifié d'« étroit et stérilisant ». Et, ainsi que le disait récemment M. Briand à la Chambre des Députés, si « c'est une force pour un pays qu'on ait, à l'extérieur, le désir de son or », la Nation devrait du moins toujours avoir le contrôle de son marché financier, et le régime fiscal de la France, quels qu'en puissent être les avantages, n'est pas actuellement, sous certains rapports, à l'abri de toute critique. »

Ces réflexions judicieuses s'appliquent au problème objet de ce livre : *Anvers et l'avenir de l'Entente*, qui n'est rien autre que, sur le cas d'Anvers, l'étude de nos moyens d'action économique à l'aide de l'outil-transport, lui-même produit, en partie, de l'outil-argent et du crédit.

rendement effectif en exportation. Le pourcentage extrait entre le montant des capitaux engagés par habitant et le chiffre d'exportation produit par ce même habitant donne nécessairement le coefficient de l'effort, pour chacun des concurrents continentaux [1].

Ainsi, la France, en 1871, avait un pourcentage coefficient de *750* (approximatif [2]), de *835* en 1877, *775* en 1878, *380* en 1888, *440* en 1912.

L'Allemagne, dans le même laps de temps et aux mêmes périodes, indique ses résultats du même ordre par *1 025, 580, 680, 1 210, 580*.

Vue sous le même aspect, la Belgique, en 1877, a le chiffre *5 450*, en 1888 *4 500* et en 1911 *1 950*.

Choisissant les trois dates extrêmes et moyenne 1874, 1893 et 1912, la France rend par habitant et en pour cent de ses capitaux engagés *1 713, 432, 444*; l'Allemagne, *371, 1 161, 583*; la Belgique, *3 722, 5 094, 1 959*.

D'après M. A. Neymark, voici ce qu'étaient, en 1911-1912, les charges respectives incombant à chaque individu des trois pays dont la comparaison s'impose à la logique de cet ouvrage :

BUDGETS PAR HABITANT.

	1890-1891		1911-1912	
		fr.		fr.
France.	3 046 000 000	78,4	4 498 000 000	113,5
Allemagne . . .	4 543 125 000	91,9	10 905 000 000	168,0
Belgique. . . .	333 800 000	55,0	708 100 000	95,3

C'est la somme des charges que supporte chaque habitant. Plus le montant s'en trouvera élevé, non seulement par chaque habitant, comme ces derniers chiffres l'indi-

1. *Solution efficace : La force par les revients*. CLÉANTHE, Paris, 1917 : « Les capitaux engagés s'entendent seulement pour les sociétés par actions et neutres ; à l'exclusion des entreprises particulières, dont l'importance est certainement plus grande en France que chez nos voisins. Le coefficient d'effort (français) s'en trouvera avantagé par le fait que la France a moins développé les sociétés à capitaux publics. »

2. En fait, entre 725 et 750, mais très voisin de 750.

quent, mais encore par unité superficielle de la moyenne de cet habitant qui est son champ d'action, plus grande aura été la qualité de son effort, meilleur son classement en énergie [1]. Et je ne me lasse pas de répéter : la lutte économique est un problème de forces.

CHARGES BUDGÉTAIRES, PAR HABITANT.

1911-1912

	Superficie en mèt. car.	Budget en francs.	Par chaque mèt. superf. de la moyenne de l'habitant.
France.	13,54	113,5	8,3 fr.
Allemagne . .	8,33	168,0	20,1 —
Belgique. . .	3,96	95,3	24,0 —

Ces chiffres impressionnent ceux qui ont leur cœur avec la France, centre moral de l'Entente, et qui veulent accorder en eux le cœur et la tête. Et n'est-ce point le cas d'en appeler aux ouvriers de l'avenir qui, désormais, se laisseront moins distraire de la conduite politique de nos affaires, aux créateurs d'énergie, producteurs de richesse, collaborateurs à quelque titre que ce soit de l'exportation, non pas nationale, mais interalliée? Que disent les sceptiques, cependant? Ou la lutte économique sera organisée en fonction de l'alliance, pour le meilleur intérêt de ses participants, ou bien nos programmes d'organisation commerciale et industrielle antigermanique méritent de ne provoquer, outre-Rhin, que des haussements d'épaule.

Ici, se perçoit une lueur d'espérance et de confiance françaises. De 1888 à 1898, l'Allemagne sentait un commencement de riposte. Vers 1888, elle atteignait le sommet de sa puissance. Son rendement de l'effort par habitant, en pour 100 de ses capitaux engagés, est de 1 211, tandis que la France avait le chiffre 376. Celle-ci se réveilla, puisqu'en 1898 le chiffre correspondant était devenu 466 contre 722 où l'Allemagne était descendue, moins qu'en 1879, où elle valait (de ce même point de vue) 739.

1. Cléanthe, *op. cit.*

La cause secrète de l'infériorité collective française, malgré sa supériorité individuelle, se trouve dans le tempérament national qui parut s'amollir. Les exigences se calmaient, on en vint à parler comme le délicieux fabuliste du XVII[e] siècle : un tiens vaut mieux que deux tu l'auras. Le Français se muait en un conservateur : garder le patrimoine acquis et limiter les besoins, — donc les bouches à nourrir et les tenants de la plus glorieuse histoire.

Qu'est-ce que l'activité économique, sinon l'imagination des possibilités et leur recherche? La faculté de ne pas dépenser est une forme de la médiocrité. La tradition l'emporta, malgré qu'on parût ne craindre aucune audace sociale, sans qu'en fait fût servie la véritable démocratie, celle qui tend à niveler les têtes en égalant la masse aux supériorités. Servir le peuple, c'est augmenter son bien-être. On y arrive par la compression des revients, et cette condition essentielle du progrès social ne s'obtient que si l'on « valorise », toujours davantage, l'actif national, — bien plus, l'actif interallié.

Peu à peu, la France se retirait de la lutte. L'étranger qui ignorait ce pays, alors même qu'il y vivait, et l'Allemand avant tous, jugeait la France perdue. Depuis, les avis ont changé! Même devant une victoire incertaine, mais toujours voulue, plus que jamais nécessaire, quel drapeau dans notre camp fut plus glorieux que les couleurs bleu, blanc et rouge?

Pour l'emporter, produisez à bas prix. Le capital est, ici, facteur primordial mais non suffisant. A preuve, la France, de 1871 à 1888, dépensait pour son outillage industriel et financier 15 336 (millions de francs), 394 francs par habitant, tandis qu'en Allemagne les chiffres correspondants étaient de 5 211 et 105; en Belgique, 405 et 66.

Ainsi donc, rien ne manquait à la France, ni la magnificence de son territoire, ni la puissance de ses capitaux, ni la valeur de ses fils. Pourquoi demeura-t-elle en arrière par rapport à ses rivaux? Mais, paradoxe apparent, en

face de l'avenir, voilà qui prouve la réserve qu'y possède l'Entente; il suffira que, malgré ses blessures, la France s'organise et, d'abord, ne se méprenne ni sur la grandeur et le désintéressement de l'idéal belge — car la Belgique est, inéluctablement, son flanc-garde à gauche, face à la Prusse. A moins de triturer l'écorce terrestre, la géographie imposera, demain, comme hier, les mêmes lois. Pour l'Allemagne et l'Angletere, comme pour la France, le petit triangle vert, à peine visible sur une mappemonde, qui contient Anvers et la côte flamande, le peuple qui y fut placé par l'histoire des siècles, et son âme forgée cent fois par le marteau des guerres, sont des éléments dont ne se passera pas l'équilibre d'une politique qui compte encore avec la vieille Europe.

Sans quitter, un instant, l'objet plus spécial de cette partie de notre étude : l'intérêt économique belge oublié par la Belgique, depuis le 2 août 1914, et la preuve que nous en croyons faire, il faut achever ce parallèle français, belge et allemand.

La France, de 1866 à 1875, comptait 36 103 (millions) d'habitants. En 1906-1911, elle en avait 39 602. — L'Allemagne, durant cette même période, passait de 40 810 à 64 903 (millions); la Belgique, de 4 828 à 7 424.

De 1911 à 1875, la France connut donc un accroissement de 3 499 ou *9,69 p. 100*, l'Allemagne de 24.085 ou *59 p. 100*, la Belgique de 2.596 ou *53,76 p. 100*. Et voyez ce que vaut le concours belge, à ne raisonner qu'en réaliste, ce qui n'est point, ici, d'une médiocre logique. Tandis que la France a 74 habitants par kilomètre carré, l'Allemagne en compte 120, la Belgique 252. Si bien que chaque Français a pour vivre le plus grand patrimoine des cinq nations anglaise, allemande, italienne et belge; il dispose de 13,54 mètres carrés, et le Belge, seulement, de 3,96 mètres carrés.

Population nombreuse, fierté d'une nation, son point d'appui et sa ressource d'énergie, d'activité, de richesse.

Et la formule demeure : produire pour dépenser, et dépenser pour être incité à produire.

Aussi bien, quand la France exporte, en 1911, 135 par habitant et 9,9 par mètre carré; l'Allemagne 156 et 18,7; la Belgique atteint respectivement 482 et 121,7.

L'heure est venue d'aller aux représentants du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, tous, en quelque manière, tributaires de l'exportation et de l'importation, donc intéressés au meilleur moyen de convoyer l'une et l'autre, et de leur montrer ce qu'est une alliance économique interalliée où seul l'intérêt général de l'Entente et l'intérêt général des pays contractants importent. Il ne suffit pas de dire qu'après la guerre ce sera le renouveau. Pour faire figure sous le soleil, après ce cauchemar, il faudra ne plus se présenter avec des habits d'avant-guerre. En quatre ou cinq ans, combien nous allons nous paraître changés ! Le dilemme est entre la vie ou la mort, et si ce dernier choix allait être le vôtre, ce serait donc que vous mépriseriez le fruit de tant de souffrances.

L'Allemagne n'a que de pauvres terres, la France en possède des meilleures, et, pourtant, la terre française rend en moyenne, à l'hectare (en froment, quintaux métriques), 13,63, en 1911 ; 13,84, en 1912 ; 13,43, en 1913, tandis que l'allemande produisait, respectivement, 20,60 ; 22,65 ; 23,58. La conséquence en fut que le quintal coûtait, au mois de janvier 1913, 25 fr. 12, à Berlin et 28 fr. 50, à Paris [1].

Et ce cas n'est pas spécial au froment. L'hectare de terre allemande donne 10 350 kilogrammes de pommes de terre; en France, seulement 7 240 kilogrammes. Il faut arracher à l'Allemagne cette suprématie qui permettait à la direction de la *Dresdner Bank* d'écrire à ses actionnaires :

« Au point de vue de la culture intensive du sol, l'Al-

1. A Londres, 20 francs.

lemagne marche en tête des pays agricoles. Ce résultat est d'autant plus remarquable que la qualité du sol est inférieure chez elle, sous plusieurs rapports, à celle des autres pays. Le rendement favorable des récoltes, en Allemagne, doit être attribué à la propagande de méthodes d'exploitation scientifique, de l'enseignement agricole et au large emploi d'engrais chimiques. » Et pourquoi? Parce que, avec un territoire en culture superficiellement et qualitativement inférieur au même territoire français, l'Allemagne consomme 485 millions de francs d'engrais chimiques, et la France 208 millions. Le laboureur allemand sème, au kilomètre carré, 2 070 kilogrammes de nitrate de soude, le français 1 030 kilogrammes.

S'agit-il de la houille, âme de la production, sur qui tout repose, par qui tout agit, la tonne française[1], en 1911, coûtait 18,50; la tonne allemande[2] 13,75; la tonne belge 13[3].

Et c'est, dès lors, comme une cascade de prix renchéris. Chère ou bon marché, la houille se métamorphose et rend rude ou facile chacune de nos existences individuelles. Le droit de 1 fr. 20 que subit chaque tonne de charbon étranger entrant en France coûte cher à ce pays. A elles seules, les Compagnies de chemins de fer françaises subissent de ce chef une dîme dont le total atteint 38 500 000 francs; par là chaque tonne de papier coûte, en plus, 5 fr. 50, et l'on pourrait, ainsi, suivre toute la nomenclature des produits manufacturés, multipliant la même constatation.

Affirmer un fait ne suffit point. Encore faut-il en rechercher les contingences immédiates. Étudiant le

1. Tout-venant industriel, 25 p. 100 de gros.
2. Tout-venant. A Essen, 13,125 à 13,75; à Dubweid, 14,75.
3. Fine grasse, type II. — D'après (1, 2 et 3) M. A. Raffalowitch dans le *Marché financier* 1910-1911. — Pour la France, prix faits dans le Nord et le Pas-de-Calais; pour la Belgique, la moyenne des prix soumissionnés par les producteurs belges à la dernière adjudication de charbon des chemins de fer de l'Etat belge précédant le 1er janvier 1911; pour l'Allemagne, prix de la bourse d'Essen et des mines fiscales de la Sarre.

système nerveux, l'anatomiste pousse son scalpel, de la racine aux plus lointaines fibrilles, suit chaque nerf dans sa course à travers muscles et viscères. C'est comme une déduction matérielle. C'est le cas de procéder, ici, de la même manière, encore qu'à l'inverse. Notre induction, qui vise à instruire un fait politique capital de notre avenir, n'oublie pas Anvers sur le terrain des mines françaises et allemandes. Ce sera nous en rapprocher encore que d'établir un nouveau contraste : de 1890 à 1912, la France accrut ses exportations de 136 p. 100, l'Allemagne de 197 p. 100, la Belgique de 220 p. 100.

Pour vaincre, l'Entente doit comprimer ses revients, constatation qui s'impose à la France, d'abord. Mais ceux-ci disciplinés, encore restera-t-il à donner aux produits interalliés les meilleures voies d'écoulement. Elles devront être sûres, rapides et bon marché, groupées et faciles.

Prétendre lutter sur le terrain économique contre la méthode allemande, appliquée à quelque succédané du Mitteleuropa, serait puéril si chaque membre de l'Entente ne comprenait et ne réalisait, ensuite, la valorisation de son domaine, en fonction du rendement commun. Et qu'on n'exagère ni la portée, ni le sens d'une opinion qui, prise dans sa juste mesure, n'ira déjà point sans heurter trop de systèmes préconçus ou égoïstes. Cette discipline générale concerne, d'abord, les lignes essentielles de notre production commune. La question des matières premières réservée, qu'importe-t-il, sinon d'assurer le marché commercial, et, puisqu'il doit être, par essence, mondial, quoi de plus essentiel que la liaison pratique entre nos continents conjurés contre la Pangermanie?

La France fut, autrefois — il n'y a pas très longtemps à l'horloge des siècles — la première nation du monde. L'univers en se modernisant changea l'assiette générale des puissances. Comme fut bouleversé l'ordre réciproque des peuples, ainsi se transforma l'aspect social. L'heure n'est plus de bouder et de demeurer stériles, ni de justifier par

une résistance qui semblerait mal intentionnée les ébranlements sociaux et des ruines nationales. Affaiblie et ruinée, comme la Belgique, mais dans une moindre mesure, c'est à la France de faire surgir de son sol incomparable une nouvelle prospérité, c'est à la Belgique d'exaspérer ses énergies pour renaître. Puissent-elles, d'abord, se bien comprendre. La connaissance moins inexacte de leurs devoirs réciproques, de leurs sacrifices égaux, quoique encore différents, produira seule la véritable union. Que servirait-il qu'en un langage officiel nous témoignions de sympathies que l'ensemble des deux peuples verraient moins évidentes parce qu'ils en ignoreraient encore la substance et l'origine profonde ?

Il convient de comprendre, avant tout, un sacrifice dont les apparences sont trompeuses. C'est la guerre! et le champ de bataille prime tout. Vaincus sur celui-là, espérance superflue que de vouloir lutter encore! Que nous y demeurions totalement vainqueurs, ou seulement face à l'adversaire incapable de nous battre, l'arme économique demeurera notre suprême appel pour châtier l'ennemi ou compléter nos victoires qui n'auraient pas été la Victoire Totale. Et nul n'oubliera le sacrifice de la France qui de nous tous saigna le plus. Chacun le sait. C'est un fait éblouissant. Mais, qu'il soit permis, dans un ordre moins éclatant, mais aussi substantiel, de montrer, ce dont nul ne semble encore s'être occupé, au grand jour : la gravité du sacrifice belge, sacrifice accepté et nullement imposé, pas même par les traités.

Et tout, ici, semble tellement mêlé; la logique des faits n'admet aucune solution de continuité. Mais il faut limiter notre champ d'observation. Qu'on l'accepte, quitte à le discuter, ailleurs, d'un point de vue juridique international : la Belgique n'a pas que consulté la lettre de ses traités, depuis la nuit du 2 août 1914. Et dans le secret des chancelleries interalliées où dorment bien des documents ignorés, il ne se trouvera, nulle part, trace, apparence, com-

mencement de preuve, pas l'ombre d'un soupçon que, jamais, depuis quatre ans, la Belgique ait mis le moindre prix à son attitude. Elle a choisi — et elle demeure fidèle à sa décision. Ce n'est pas à dire, s'inspirant d'autres exemples, qu'il ne se trouve dans les alliances de guerre maints codicilles qui témoignent de prévoyance, sinon de sagesse. Il est vrai que l'idéal, pour une fois, ne semble pas devoir être laissé dehors, parent pauvre méconnu, à l'heure des règlements. L'idéal a vaincu car il n'escompta rien autre que la victoire commune, laissant à l'avenir et au sens équitable des associés la charge de n'être pas oublieux. Pour le surplus, le petit triangle de terre belge, à peine visible sur la mappemonde, demeurera le centre de gravité d'un équilibre qui, lui, s'impose, non par la lettre des traités, mais par la suprême nécessité de vivre.

On l'a vu, la Belgique vit de ses exportations. En commerce, comme en industrie, elle montre une marche ascendante unique, l'Allemagne mise à part. Julin, spécialiste en statistique commerciale, a pu dire : la courbe du développement de ces deux pays suit « une marche égale et identique ». Plus qu'aucun autre, en Europe, sinon dans le monde, la Belgique devait compter avec l'économie internationale. C'était pour elle inéluctable nécessité : vivre suivant la technique moderne. Les syndicats industriels s'imposaient. Comment, étant si faible du point de vue absolu, lutter contre des voisins géants, sans le sens de l'union? Les groupements temporaires ou permanents des chefs d'industrie, pour s'accorder sur les conditions de la production, devenaient essentiels à la stratégie économique belge. Qu'il s'agît d'emploiement, de vente ou d'achat, il fallait se syndiquer. C'était comme dans la bataille. Que serait un régiment sans cadre, sans chef, sans objectif, sans spécialisations, sans méthode? C'était, d'ailleurs, la règle générale des puissances industrielles ou commerciales. Cartels allemands, trusts et pools américains, amalgamations anglaises, comptoirs français, partout le même prin-

cipe agissait, plus vivifiant chez les uns, moins actif chez d'autres. Cherchait-on la nation victorieuse dans la concurrence mondiale, il suffisait de s'instruire, d'abord, sur les différentes organisations nationales.

Les cartels allemands et autrichiens n'étaient ni les moins polymorphes, ni les moins actifs. Surtout, ils comptaient de puissants groupes, *centralisant les ventes à l'exportation*. Parmi eux dominaient le Syndicat rhénan-westphalien des charbons (*Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat*) et le Syndicat des aciéries (*Stahlwerksverband*). L'un concentre pour la vente la quasi totalité de la production de houille, coke et briquettes de la Ruhr. Le second contrôle la majorité des aciéries allemandes. Ces cartels dictent les conditions de la production[1].

On a vu le rôle des charbonnages et de la métallurgie dans l'économie belge, leurs obligations devant la concurrence internationale : la Belgique vit d'exportation. Trop faible pour faire bande à part, elle chercha des associés. Se tournait-elle vers la France, elle constatait une organisation syndicale plutôt lente, à coup sûr en retard sur la plupart des principaux pays d'Europe. Soit influence péjorative de l'article 419 du Code pénal français, soit timidité patronale — je n'apprécie pas — un fait était là : l'excès de conservatisme. Il y avait aussi que, pratiquement, ces organisations syndicales françaises se dérobaient volontiers à l'attention du public.

Il fallait, cependant, que les Belges, sous peine de mort, participassent aux syndicats internationaux qui réglementaient les articles produits en Belgique. Et, en Allemagne, cette forme moderne des affaires ignorait l'insécurité pénale française. Les syndicats internationaux, dont l'action est mondiale parce que leur article trafiqué dans le monde comme sur un seul marché, ne cessaient d'y prospérer.

Dans le bassin de la Ruhr, les syndicats devinrent tout-

1. Consulter *L'Organisation syndicale des chefs d'industrie*, vol. I. *Les faits*, G. De Leener (Misch et Thron, éditeurs, Bruxelles).

puissants. La Ruhr était proche des charbonnages belges pour qui s'entendre avec les charbonniers anglais demeurait impossible : en Grande-Bretagne, régnait la libre organisation commerciale de la vente des charbons. L'acheteur de charbons britanniques ignore même, généralement, la provenance des produits qui lui sont fournis par ses intermédiaires. Comprenez-vous, dès lors, non pas nécessairement le choix, mais la préférence dont, en Belgique, bénéficiait l'Allemagne[1]? Et, d'ailleurs, je m'exprime imparfaitement. La préférence suppose le moyen de choisir. Qu'offraient la France et l'Angleterre? Et les Belges ne devaient-ils pas vendre le produit de leurs mines?

Bien plus. Physiologie nationale, physiologie internationale, physiologie animale, — point de trou. La vie n'admet pas de solution de continuité. Or, Anvers occupait un des pôles de l'activité belge. Nous avançons sur le chemin qui y mène. Toutes ces lignes de navigation régulières, tous ces navires vagabonds[2] qu'attirait l'abondance du fret anversois n'étaient plus seulement que des voiliers. Il fallait leur assurer le moyen de naviguer. La fourniture régulière des charbons de soute[3] importait, et y pourvut la Convention de 1898-1900 entre le Syndicat rhénan-wesphalien des charbons, le Syndicat des charbonnages liégeois, et les Sociétés des charbonnages belges, charbonnages de Bascoup, charbonnages des Produits de Flénu, charbonnages de l'Ouest de Mons. Les cas de grève et de non fourniture étaient prévus, les prix fixés, de lourdes amendes infligées en cas de défaillance : le port d'Anvers semblait devoir y gagner une nouvelle cause de régularité, donc de valeur, et Anvers prospère dit Belgique prospère.

1. Il est, toutefois, à retenir que les Belges ne vendaient pas beaucoup de charbon en Allemagne.

2. *Tramps.*

3. Je fais, ici, mention des charbons de soute dans le but de rendre moins incomplète cette rapide esquisse des syndicats industriels. En fait, pareil accord ne nous est pas apparu (relativement aux fournitures de charbon de soute) comme nécessairement favorable au port d'Anvers.

Après 1900, des sociétés charbonnières belges dissidentes, des compagnies houillères britanniques, par leur concours, rendirent superflu le renouvellement de cette convention pour la fourniture des charbons de soute.

Entre charbonnages liégeois et allemands, pour régulariser la vente, se fit un accord L'*Eschweiler Bergwerksverein* et le Syndicat liégeois tempérèrent la concurrence charbonnière germano-belge.

Avec la France existait un Syndicat des gailleteries dans lequel intervenaient les charbonnages des départements du Nord et du Pas-de-Calais.

Reste à signaler le Syndicat international des cokes belges et allemands, et son succédané la Convention germano-belge des fines à coke de 1904.

Pour les cokes, il y avait un accord franco-belge sans organisation permanente.

Le *Briketten Verein* de Dortmund, le Syndicat belge et les principales fabriques d'agglomérés du Pays de Galles voulurent s'entendre, mais succombèrent : les usines anglaises refusaient la combinaison proposée.

Le lecteur n'ignore plus l'importance de l'industrie charbonnière, en Belgique. Il sait que l'intensité de l'exportation est pour elle question d'existence. Il vient de feuilleter l'histoire des accords internationaux qui visent le charbon. Pense-t-il que, le 2 août 1914, la Belgique ait consulté son intérêt économique ?

Si les mots pour certains sont tout, et la réalité rien, ce ne peut être notre point de vue — ni celui du bon sens. Il faut achever cette induction. Elle incite à la méditation.

La métallurgie empanache d'étincelles le Borinage, le pays de Liége. Dans une contrée, déjà vibrante d'activité, c'est comme le double ventricule d'un cœur de feu qui se contracte. La Belgique vit de cette production-là. Et, nous l'avons vu, partout, autour d'elle, la petite nation voit s'élever des barrières protectionnistes. Autant qu'elle eût

fait, ce n'était pas assez. Déjà, ses muscles sont si tendus, mais il faut en obtenir encore davantage.

La logique de cette étude n'exige pas que nous suivions pas à pas la fabrication de la fonte et de l'acier, le laminage du fer et de l'acier, le moulage de l'acier, la fabrication du zinc brut, le laminage du zinc. Mais, tout au moins faut-il dire que, les hauts fourneaux mis à part, la sidérurgie belge exporte les trois quarts de sa production, quand les usines allemandes ne dépendent de l'étranger que pour le placement d'un quart de leur fabrication[1]. Le marché international subit-il la moindre secousse, la sidérurgie belge, sans débouché intérieur, chancelle. Aussi, la puissance d'une organisation syndicale s'imposait-elle.

Le Syndicat international des rails d'acier groupait Allemands, Anglais et Belges. De 1884 à 1904, il connut des jours difficiles. Il fut renouvelé, en 1907.

Le Syndicat international des demi-produits intéressait le *Stahlwerksverband* (Comptoir des aciéries allemandes) et un syndicat français. Il interdit la vente des demi-produits belges, en Allemagne et en France, contre l'engagement pour ces deux nationalités de limiter leurs fournitures en Belgique.

Le Syndicat international des poutrelles répondait à des préoccupations similaires.

S'agit-il de sidérurgie, un premier syndicat des usines à zinc se trouve, dès 1885, institué à Cologne. Il comprenait une participation franco-belge. En 1900-1903, Allemands et Belges tentaient de régler le prix du zinc.

Il ne s'agit, en aucune manière, d'exposer, ici, la question syndicale industrielle. Il suffira au développement de notre pensée d'ajouter peu de mots relativement à d'autres industries dont l'importance pesait dans la balance commerciale belge. Et, d'une manière générale, la même cons-

1. De Leener, *op. cit.*

tatation se répète : facilité et multiplicité des arrangements avec l'Allemagne. Pour le ciment Portland et les produits chimiques, pour les dérivés du goudron, surtout, la naphtaline, le blanc de zinc, les munitions d'armes de chasse, dès qu'il s'agit de commerce international, partout l'action prépondérante d'outre-Rhin. L'Angleterre, elle-même, cédait devant le commis voyageur prussien et bavarois. Ce fut la folie des Hohenzollern de brusquer, en la risquant, une décision que quelques années encore du même labeur allaient leur rendre définitivement favorable. La Belgique, neutre par définition, neutre en droit, neutre en fait, ne fût-ce qu'à cause des sympathies françaises ou germaniques divergentes qui coexistaient en elle, qu'eût-elle pu faire dans sa situation économique, si prospère, mais plus délicate encore? Et c'en est assez pour que nous demandions à nouveau : le 2 août 1914, la Belgique a-t-elle choisi suivant son intérêt, si l'on donne au mot *intérêt* un sens économique et politique? Et je rappelle que, délibérément, j'exclus de ce raisonnement le point de vue militaire; sans quoi, il suffirait d'étudier quelques statistiques officielles, intéressant la période des années 1900 à 1914.

La Belgique fut dispensée de créer ses moyens d'accès au commerce mondial. Sur la route maritime la plus animée du globe, la terre brabançonne est touchée par les navires originaires de l'Est ou des îles anglaises : Anvers est le plus grand port d'escale du monde. Serait-ce la clef d'un paradoxe apparent : posséder un des meilleurs ports, et manquer de marine? le cas des Belges. L'armement international se donnait rendez-vous aux Bouches de l'Escaut. Reste qu'aujourd'hui, la Belgique, devant une situation nouvelle, doit concourir à l'afflux des navires vers Anvers.

Ainsi s'explique la prépondérance allemande sur cette place commerciale. Elle devait naturellement croître avec la puissance navale germanique.

En 1912, l'Allemagne intervenait dans le commerce belge (transport de marchandises, intermédiaire commercial, commerce spécial) pour 1 711 millions, la France, 1 660 millions. S'il s'agit d'importation, la France l'emporte; l'Allemagne reprend l'avantage pour l'exportation.

Ce qui nous importe, ici et quant à l'Allemagne, c'est le commerce de transit. Il compte pour 58 p. 100 dans le commerce général de la Belgique. La part de l'Allemagne n'y est pas loin d'un milliard exporté, et plus de 300 millions importés. La statistique de Berlin indique 580 millions de marks. Du point de vue allemand, l'importance des relations germano-belges les rend voisines des échanges avec l'Angleterre et les États-Unis; aussi l'avenir de la Belgique figure en première place aux *Kriegsziele*. En principe, la censure allemande veille sur la discussion des modalités de paix. Les Germains sont en foire; sait-on de quelles fluctuations le marché de la guerre est capable; il serait naïf de fixer un prix, de préciser une offre. La paix,... sans doute, mais que l'Entente en parle, elle, avec des précisions. Cependant, encore, traite-t-on des « autour » et des « alentour ».

Harden écrivait dans sa *Zukunft* : « Il faut que le noble Germanisme se conquière, ici (la Belgique), de nouvelles provinces... Anvers, non pas contre, mais avec Hambourg et Brême; Liége, à côté des fabriques de la Hesse, de Berlin, de la Souabe; Cockerill allié avec Krupp; les fers, les charbons, les tissus belges et allemands ligués ensemble... De Calais à Anvers, Flandres, Limbourg et Brabant, jusqu'au delà de la ligne des forteresses de la Meuse, tout prussien! L'armée allemande ne s'était pas mise en marche pour conquérir la Belgique, mais elle la gardera, comme Théodoric conserva l'Italie, — parce qu'y ayant passé, il s'y était trouvé bien. » Par ailleurs, le professeur Ratghem[1] réclame le Congo belge comme le

1. Belgiens answäctige Politik und der Kongo. (*Preussische Jahrbücher*. déc. 1915.)

général von Liebert : « Les colonies d'États tels que la Belgique, on peut les prendre, quand on en a besoin. »

Ross[1] et Borchling[2] veulent démontrer la nécessité d'annexer les Flandres à la Confédération germanique. L'Allemagne voudrait de la Belgique se faire une sentinelle avancée sur la mer du Nord, et conditionner son avenir économique, suivant qu'elle acceptera ou non de faire barrière contre l'Angleterre. La pensée secrète est que l'Allemagne attirera les Belges parce qu'elle est travailleuse et surpeuplée. L'Allemagne dénie aux Français l'aptitude de résoudre des tâches aussi profondes et amples que celle qu'impose la question belge[3]. Si les moyens sont réservés, le but est évident : sous l'une ou l'autre forme, la Belgique doit demeurer sujette de l'Allemagne.

Les déclarations relatives à la Belgique, faites par Berlin, avec la prolongation des hostilités n'ont point gagné en netteté. C'est la preuve qu'on s'y réserve, — suivant le destin des armes, certaines latitudes. En décembre 1914, Losch, dans *Der mitteleuropaïsche Wirtschaftsblock und das Schicksal Belgiens 1914*, était explicite. Il affirmait que « le sang allemand versé en Flandre et en Wallonie ne peut rester sans rançon. Aucun chancelier, ni même l'empereur Guillaume, en propre personne, ne pourrait, aujourd'hui, persuader le peuple allemand qu'après la guerre la Belgique doit demeurer ce qu'elle serait demeurée, si elle avait cédé aux sommations allemandes.

« Pour des raisons de sûreté, toute la côte belge et toutes les places fortes du pays doivent demeurer entre les mains allemandes.

« Tout le territoire doit être incorporé au bloc économique centre-européen.

« Tous les chemins de fer belges, la poste et les télégraphes doivent devenir propriété de l'empire allemand.

1. Ross, *Die Nationalitäten in Belgien.*
2. Borchling, *Das Belgische Problem*, 1914.
3. *Belgier und Balten*, 1915 : Moeller van der Bruck.

« Pour rétablir l'équilibre, après l'annexion de ce pays industriel, il est nécessaire d'annexer, à l'Est et à l'Ouest de l'Empire, un vaste territoire agricole. »

Si l'Allemagne, après s'être annexé, à l'Est, de « vastes territoires agricoles », par la déchéance russe qu'elle a, d'ailleurs, provoquée et conduite en des voies ténébreuses, prétend absorber la Belgique, c'est que, bien armée et bien équipée, elle sera pour celui des groupes adverses qui se l'adjugera un élément d'avenir capital.

Point d'autres raisons au labeur des « historiens » germaniques, Werner Sombart, Fromme[1], Hampe[2], qui s'acharnent à montrer la Belgique le pays le plus exposé du monde, sans frontières politiques, sans frontières militaires. (Si cela pouvait provoquer de la Victoire le don au peuple belge de ce qui lui manque, sous ce rapport!) Ces écrivains considèrent la nation belge comme une création de la Conférence de Londres, expérience politique à laquelle, dès l'origine, on n'eût pas attribué plus de chances de réussite qu'hier encore à l'Albanie du prince de Wied. Maeterlinck et Verhaeren ont voulu contrefaire la vérité « a-nationale ». Et l'avenir belge leur importe d'autant plus qu'il comptera dans l'histoire du monde; si la grande décision avait lieu en Belgique, ce ne serait pas que l'effet du hasard.

Ainsi parlent, sans oublier un prétendu dualisme qui opposerait Flandre et Wallonie, ceux qui, à propos de l'Autriche-Hongrie, exaltent le triomphe de « la force unifiante de l'État sur la force dissolvante des nationalités[3] ». Borchling[4] s'acharne à montrer inconciliables Flamands et Wallons dont la synthèse nationale résista, cependant, au régime des années 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, et qui

1. *Die vlämische Frage.*
2. *Belgien und die grossen Mächte* dans *Deutschland und der Weltkrieg*, 1915.
3. Hoetzoch.
4. *Das Belgische Problem*, 1914.

résistera aux rigueurs d'autant d'années encore qu'il sera nécessaire pour que leur reste l'indépendance dont l'âme belge a la passion exaltée. Ces écrivains oublient, négligent les affirmations de Bethmann-Hollweg, de von Jagow, de von Heeringen. Aujourd'hui, ils réclament, avec la Flandre belge, la Flandre française, car Dunkerque, Hazebrouck, Cassel, Gravelines, contiendraient encore des milliers d'hommes qui n'ont pas oublié leur sang « niederdeutsch ».

L'Allemagne ne dissimule pas quel avantage lui donne l'occupation de la Belgique, grâce à quoi il se trouve dans ce pays quatre cent mille sans-travail, dont soixante-quatorze mille à Bruxelles. Quant à « la Belgique de la dispersion », celle du dehors, elle ne compte pas pour l'ennemi. Nouvelle erreur.

VII

LES DIFFICULTÉS D'UNE « GUERRE ÉCONOMIQUE »

Parce qu'il s'agit, ici, d'un problème de forces, son examen réclame des esprits objectifs en leurs jugements. Par les procédés de presse mis en usage chez les peuples de l'Entente, depuis 1914, l'opinion publique fut peu préparée à raisonner. Les circonstances militaires dans lesquelles s'est développée notre coalition contraignirent journaux et périodiques à « plaider » bonne une situation difficile. Si cette hygiène détestable nous fut imposée par une fortune des armes longtemps trop au-dessous de nos espérances, il importe de s'en débarrasser en face des problèmes économiques. La guerre, faite de violences, s'accommode de la violence. Mais, si longue fût-elle, c'est la paix qui demeure la norme de notre existence. Alors, les disciplines sociales n'obtiennent point la contraction, loi et honneur des règles militaires. Les intérêts privés, qu'ils concernent individus ou collectivités locales au rayon d'influence plus ou moins étendu, reprennent leur influence. Après avoir été fondues dans les cadres de la Grande Muette, les personnalités actives, vivantes, entreprenantes retrouveront champ libre.

La stratégie économique est plus subtile qu'aucune

stratégie militaire : les affaires, le commerce, l'industrie doivent garder le libre jeu de leurs mouvements. Tarifs mal conçus, règles mal appliquées, orientation originairement faussée suffisent à ruiner des régions prospères, à chasser des métiers qui émigrent.

L'histoire en multiplie les exemples.

Aujourd'hui, par le développement des transactions et leur caractère complexe, par l'immensité du champ où elles évoluent, les infinies et insoupçonnées composantes qui concourent à la résultante, prospérité ou déchéance, le problème économique semble quasi inabordable. Et, cependant, les hommes les plus représentatifs de notre coalition et de chaque pays, ses éléments, ont proclamé la nécessité où nous étions de compléter notre victoire par l'arme économique. Bien plus, alors que la fortune nous semblait si contraire, en des heures d'angoisse, l'Entente en appelait, déjà, par la pensée, à cette forme nouvelle de la guerre.

Ainsi comprise, notre prochaine stratégie semblerait peu sage. Qui donc imaginerait pouvoir, dans une période aussi fébrile que le lendemain des hostilités, sectionner le globe en deux moitiés inégales s'ignorant l'une l'autre? Et vous ne croiriez pas simplifier le problème si nous disions : s'attaquent mutuellement. Même sous une forme négative, comment concevoir que la loi du progrès qui nous courbe sous son sceptre s'accommode d'une telle politique? Et qui l'appliquera et la maintiendra en un bloc, cette alliance aux intérêts si divergents? L'Allemagne groupe, au centre de l'Europe, une somme d'énergies que symbolise contre les nôtres une plus grande unité de langue, de culture et de discipline.

Loin de ma pensée de considérer les seuls avantages de l'adversaire; mais plus contraire à un jugement sain serait-il de n'en voir que les faiblesses. Que nous a-t-il valu de méconnaître le sens des acquisitions territoriales de l'ennemi, fussent-elles momentanées? En vain voulait-on en démontrer le précarité. La Belgique envahie, le Nord de

la France perdu, la riche Pologne conquise, les terres à blé d'Ukraine absorbées, sinon assimilées, les pétroles et les blés de la Valachie saisis, Batoum et Bakou par la main des Turcs passant à l'Allemagne, c'était, quand même, une accumulation fantastique de produits, de réserves, de possibilités. Contraints par une méthode impitoyable à s'orienter vers un même but, dût le monde périr, ces pays ont pratiquement groupé contre nous des forces dont l'appoint imprévu empêcha la Germanie de chanceler. Si bien qu'en fin de compte l'apport des États-Unis, pourtant si formidable, est venu non pas encore pour rompre en notre faveur ce terrible équilibre, mais jusqu'à maintenant empêcher notre irréparable défaite et réserver l'avenir. Aussi faut-il que chacun, devant l'organisation économique de l'après-guerre, accepte de regarder, de voir, d'agir, d'après ce qu'aura indiqué l'observation inductive. Fi des idéologues. Dans l'ordre économique, les mesures extrêmes atteignent, d'abord, leur auteur.

Si vaste est le sujet qu'à ce point de notre étude plusieurs routes nous sollicitent : au-dessus de tant d'aspects divers que revêt successivement la vie commerciale, il est des normes financières qui les régentent tous. Et cette lueur, apparue dans le fond du tableau, ne nous découragera pas d'en considérer des aspects plus spéciaux, mais essentiels.

Avant qu'existassent les actuelles frontières politiques, d'autres les ont précédées. Si, par le procédé qu'inventèrent les techniciens du cinématographe, on pouvait, sur l'écran, déplacer, successivement, le pourtour de la France, de l'Allemagne, de la Turquie, au cours de leur histoire, quelle chevauchée de montagnes, de fleuves,... de mers! Cependant, l'économie du continent qu'intéressaient ces péripéties ne changeait pas de norme naturelle avec la fortune diverse des conquérants. L'écoulement *normal* d'une région, de ses produits, comme de ses rivières, ne s'orientait pas au gré des compétitions humaines.

Vous voulez être armés contre l'Allemagne, sur le ter-

rain des affaires, mieux que vous ne le fûtes dans le domaine militaire. Vous entendez n'avoir pas à méditer d'aussi lamentables imprévoyances d'après-guerre que devant. Sous une forme encore imprécise mais, quand même, vous concourrez à rendre fructueuse une victoire achetée d'un prix qui fait frémir. Et vous aiderez, malgré l'imperfection des desseins de l'homme, à ce que notre existence interalliée ne sorte pas de l'atmosphère d'estime et de sympathie réciproque où nos soldats mêlèrent leurs souffrances. Vous comprenez donc qu'il ne s'agira pas, dans l'après-guerre, de recommencer à défendre Calais de préférence à Paris, ni de vouloir conquérir Trieste plutôt que de tendre vers Laybach, ni de mettre en balance un concours militaire nouveau, au moment le plus opportun, avec le sort d'une médiocre ville, comme Czernowitz, qui, en tout cas, eût disparu dans l'immensité d'une Moscovie encore étendue. Vous savez qu'il ne s'agit plus de condamner à périr des hommes qui eussent eu la vie sauve si tel grand allié eût compris, plus tôt, que le droit d'être glorieusement orgueilleux implique, d'abord, la nécessité de n'être pas vaincu. Et les hommes d'affaires au sens aigu des choses ne veulent plus que, sous prétexte d'appliquer une règle commune, dans la guerre qui s'annonçait longue, on commençât de rendre désertes les indispensables usines dont la production serait dans la bataille un facteur essentiel. Enfin, chacun s'est instruit, a réfléchi, et, dans l'angoisse des âmes, une volonté est née : l'Allemagne après avoir répandu tant de sang ne nous empêchera point de renaître. C'est pour cela que, par un effort d'union, on veut, dans notre camp, préparer l'après-guerre.

En ce cas, commençons par accepter, sous une forme atténuée, certains enseignements de l'Internationalisme. Ceux-là même qui chevauchent en tête de nos innovations sociales, avec aux lèvres la trompette des audaces collectives, aideront à la préparation de nos luttes économiques.

Il faut raisonner notre alliance d'après-guerre en fonc-

tion de nos spécialités nationales, nées de l'emplacement que la nature nous donna sur le globe. Nous interdirons la conduite insensée qui prétendrait transporter des usines loin de toute source d'énergie mécanique, tournant le dos à la houille noire, s'éloignant de la houille blanche. Et si supposition pareille faisait sourire, ce serait qu'on ignorerait certains projets qui ont connu des débuts de réalisation.

Avant que l'histoire eût donné à la Belgique ses frontières de 1830, un continent, réalité géographique s'il en fut, possédait ses fleuves et son pourtour maritime. La position respective de ce continent par rapport aux autres terres du monde était ainsi fixée, et, proches de la ligne droite entre deux points extrêmes, les voies d'échange tendaient à s'en rapprocher. Plus rapide était le voyage, moins la cargaison subissait le caprice des vents et le risque des chemins. Puis, la vie devint plus intense, et les échanges dans leur rivalité ne formulèrent point de lois — mais les vécurent, sans avoir pris soin de les énoncer en termes savants et... imprécis. La jurisprudence du bon sens commercial est encore à naître. Sa rédaction serait, d'ailleurs, superflue.

VIII

DE HAMBOURG AU HAVRE

La Seine débouche sur la mer au Havre, le Weser dans Brême, l'Elbe devant Hambourg, l'Escaut, la Meuse et le Rhin entre Rotterdam et Anvers[1]. Tous, fleuves navigables, ils ouvrent l'accès de l'Europe, dans une mesure moindre pour la Seine qui est excentrique, plus active pour l'Escaut, grâce aux compléments que lui donna la main de l'homme.

Du Havre à Hambourg se déroule une zone côtière d'où divergent les principales routes du globe, comme, dans une mesure variable, suivant les points plus spécialement considérés, toutes les voies intra-européennes y conduisent.

Il ne s'agit pas, là, de conceptions géographiques systématisées pour un besoin d'école. L'industriel, le commerçant, le commis voyageur, l'armateur, le marin, s'ils n'y avaient d'aventure jamais pensé, en trouvèrent la vérification dans les contingences de leurs activités respectives. Ces pages sont destinées aux réalistes; nous négligeons toute idéologie. Nous sommes les contemporains de la plus grande époque que connut jamais le monde. La vertu et le vice, le courage, la sauvagerie, l'idéal sont portés à

1. Le Rhin..., encore que la dernière partie du Leck porte le nom de Maas ou de Meuse.

des degrés extrêmes. Nous vivons une époque de feu. A chacun d'agir pour que de la forge notre armature sorte dressée au mieux de nos intérêts collectifs. D'autres s'occuperont des mares stagnantes dont la politique, dit-on, se trouvait empestée. Pour la meilleure hygiène de notre coalition il faut empêcher les mares stagnantes des intérêts — mal compris — de nuire à notre collectivité. A quoi bon reconnaître que des temps nouveaux sont venus, qu'ils réclament une adaptation nouvelle de nos activités, si ces magnifiques alliés allaient raisonner, comme étrangers les uns aux autres, intérêts français, anglais, italiens, américains, que sais-je encore?

« Celui qui accuse la fatalité ferait mieux de s'accuser lui-même : une volonté forte se crée à elle-même sa destinée. »

Cette devise indique la route qui conduit au cœur d'une question capitale pour les intérêts et la moralité de l'Entente. Mais, si cette pensée d'un homme qui nous fit beaucoup de mal, Erich Ludendorff, mérite d'inspirer le lecteur, comment ne pas dire avec Foch « que le sens de la guerre c'est la précieuse faculté de prendre des décisions appropriées aux moyens et au but, quelle que soit la situation ». Et je souhaite qu'à propos d'Anvers certaines individualités influentes en France, en Angleterre, en Belgique admettent avec Stendhal que « pour faire un homme supérieur il ne suffit pas d'une tête logique, il faut un certain tempérament fougueux ». Et l'Entente démontrera qu'il n'y a pas de fatalité : il n'y a que la volonté des hommes forts.

En l'état actuel, d'ailleurs conforme aux nécessités géographiques — elles sont en ce cas essentielles — du Havre à Hambourg trois grands ports rivalisent : Anvers, Rotterdam, Hambourg. Entre eux, Brême, Amsterdam, le Havre apparaissent considérables, mais comme puissances de second ordre. Pourquoi? sinon par les inévitables effets de la nature, encore que le Havre, grâce au renouveau français et, surtout, au prochain essor économique de l'Entente, soit l'héritier d'un bel avenir.

Trois facteurs essentiels engendrent la prospérité d'un port, organe d'un hinterland vaste et fécond : l'émigration, le trafic à la sortie qu'alimentent le rail et les lignes d'eau intérieurs, le trafic à l'entrée qu'absorbent le convoi sur chemin de fer et l'allège. La combinaison de ces trois éléments, unis suivant des proportions variables, donne un tout : l'alimentation d'un grand port.

Hambourg se nourrit d'un « trafic d'émigration » intensif, d'un mouvement de marchandises à la sortie que galvanisent les voies ferrées qui l'attirent, d'un apport par allège de valeur moindre quoique encore considérable, d'entrées par le rail de seconde importance et, par voie fluviale, plus actives.

Ce n'est pas à dire que cette combinaison soit le seul fait de la logique naturelle des contingences. Les gouvernements, dans une mesure variable, aident la nature et même la violentent, mais sans la contrarier en l'affrontant. Le *dumping*, chacun comprendra en songeant au cheval qu'un jockey malhonnête dope, intervient. Au profit d'Hambourg l'empire d'Allemagne consentit des tarifs différentiels pour le railway impérial. Ils agissent deux fois en faveur du trafic par voie ferrée, qu'ils intéressent l'abduction ou l'adduction.

Dans les ports allemands, toutes les exportations industrielles sont artificiellement favorisées. S'il s'agit de l'entrée, le pétrole, le coton, le café, les légumes secs, le riz, d'autres produits encore que la terre allemande ne donne pas, sont nominativement favorisés : combinaison qui sert l'intérêt du port et des convenances protectionnistes.

Rotterdam, au contraire, s'alimente moins d'émigration. Elle le doit aux mesures des Allemands, tant sur leurs confins russes et autrichiens qu'à travers l'Empire. Par des dispositions appropriées, en fait on contraint les émigrants d'Allemagne ou par l'Allemagne à se diriger sur Hambourg ou Brême. C'est affaire de tarifs préférentiels, de mesures douanières qui se parent d'un souci d'hygiène. En guerre

comme dans la paix, une cause de la suprématie germanique c'est la coordination des moyens, c'est la méthode. La sortie par voie ferrée est médiocre, par allège aussi, le charbon seul excepté : la houille intensifie, au contraire, le trafic fluvial de l'intérieur vers Rotterdam.

Le trafic d'entrée par chemin de fer est médiocre, celui dans le même sens sur allège atteint, par contre, les plus hautes limites. Bois, céréales, minerais de fer vont par cargaisons immenses, fréquentes, ininterrompues sur les tranquilles canaux qu'escortent les ailes des moulins.

Rotterdam n'est pas, comme Anvers, au centre d'un immense hinterland industriel, mais à sa périphérie. En outre, comparés à la Belgique, les Pays-Bas apparaissent plutôt comme un État agricole. Rotterdam est le plus grand « port d'importation » pour le bassin du Rhin.

Puisque Anvers est au centre de cette étude, réservons-le pour la fin de ce tour d'horizon.



Les ports de second ordre, à les comparer aux trois puissances que sont Hambourg, Rotterdam et Anvers, s'échelonnent du Nord au Sud. Après Brême, Amsterdam et Dunkerque, le Havre et sa doublure fluviale, Rouen.

Brême, comme Hambourg, voit passer les caravanes lamentables de l'émigration. Que de visages différents, que d'yeux étranges où se reflètent tant de cieux!

Grâce au *dumping*, la sortie par chemin de fer y est considérable : elle aide à compenser l'apport médiocre des allèges. Mais Brême ne désespère pas de voir aussi sous ses murs la procession incessante des chalands qu'ont brunis le soleil et les pluies. Le *Mittelland Kanal* va de l'Ems jusqu'au Weser. Brême en espère certaines plus-values, grâce au jeu de péages différentiels.

Les tarifs différentiels continuant d'agir, le trafic d'entrée par rail y est assez actif et alimente les principaux centres

de consommation de coton et, notamment, l'Alsace.

Médiocre à l'entrée, le trafic par allège l'est encore à la sortie, et pour le même motif.

Amsterdam est condamnée au jeûne : l'Allemagne refuse d'aiguiller sur elle un courant régulier d'émigration. Ce port vit dans une mesure égale — elle est modérée — et sans qu'il y ait équilibre, de l'apport à la sortie et à l'entrée qu'aident le rail et le canal. Sous une forme puritaine, dirai-je, le railway néerlandais n'ignore pas la ristourne, et ses formes sont multiples. L'aide vient, en outre, mais à ciel ouvert, cette fois, du canal de la Merwede qui marie, impatientes de s'unir, en dehors des protocoles auxquels préside la mer, les eaux du Rhin au Zuiderzée, antichambre de l'Océan. Les navires de mer préfèrent au flot du Zuiderzée les eaux profondes du canal d'Imuiden.

Amsterdam n'est pas dépouillée de la splendeur de son ancien commerce avec les îles de la Sonde. L'arome des épices rares embaume ses marchés de denrées coloniales. C'est encore le centre de puissants armements hollandais qui promènent de par le monde passagers et marchandises.

Amsterdam comme aussi Brême souffrent d'un mauvais équilibre. Ils ont mauvais teint, circulation irrégulière. C'est qu'un vrai port ne vit pas d'artifices. A la rigueur, dût l'économie d'un pays en souffrir, il est possible d'inventer un port et de l'empêcher de mourir par de lourds sacrifices. On y exaspère les activités, la vie semble s'épanouir. En fait, ce n'est qu'un point de fièvre qui anémie l'organisme dont il dépend. Puisqu'il s'agit non seulement de vivre, mais d'intensifier assez nos moyens d'action naturels pour reconquérir tout ce que nous aura coûté cette ruineuse guerre, sur le cas de Brême, sur celui d'Amsterdam, il serait sage de prendre une leçon de physiologie économique. Toutefois, une remarque s'impose, en faveur d'Amsterdam, que nous ferons, plus loin.

Dunkerque est cher à la France; la Belgique n'oubliera

pas les souffrances qu'elle eut en partage avec la glorieuse cité du Nord. Son nom évoque de telles gloires qu'il faudra aider, plus qu'ailleurs, à relever ses ruines. Dunkerque, port de mer, vivait d'une existence mal assurée. D'émigration, point, car la France ignorait la surpopulation, et Dunkerque ne pouvait songer à attirer l'émigrant étranger. Quant au trafic de sortie par voie ferrée et canaux, les neuf dixièmes allaient en Angleterre et le *trans-Manche* ne peut sustenter la solide musculature d'un grand port. Le dixième restant s'éparpillait par delà les mers, incapable de provoquer la naissance de lignes maritimes qu'il ne pouvait, ensuite, alimenter. De l'entrée, Dunkerque se trouvait mieux. C'est le port des laines. Ce fret précieux continuait son voyage vers l'intérieur par chemin de fer, mais les allèges devaient se contenter d'un service local : le transport des bois de mine pour les charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais, des cargaisons de graines, bref, un ensemble incapable, livré à lui-même, d'engendrer la prospérité.

En 1900, la Chambre de commerce de Dunkerque constate que ce port n'a pu s'assurer, au détriment d'Anvers, le trafic du minerai de manganèse, destiné aux industries de l'Est.

Ce n'est pas étonnant. Mont-Saint-Martin est à 371 kilomètres de Dunkerque, à 265 d'Anvers. D'une part, un réseau de lignes maritimes embryonnaire, de l'autre, le plus grand réseau de communications régulières transocéaniques du continent. Contre de pareils avantages, les tarifs les plus frelatés, et les compagnies françaises n'y manquaient pas, restaient impuissants. D'ailleurs, pour l'exportations du minerai de fer, un seul port est destiné à jouir d'un monopole de fait : Bruxelles, situé à 220 kilomètres de la Meurthe-et-Moselle.

Reste le Havre. Il n'ignore pas tout à fait le passage des émigrants. Sa position, par rapport à Paris, atténue son manque de « concentricité » vis-à-vis de l'Europe centrale. Par voie ferrée la région parisienne envoie une partie

de ses produits de luxe. Au moyen de la Seine, la Normandie y apporte son excédent. Mais tout cela ne suffit pas à l'activité des marins d'eau douce. Quant à l'entrée, elle est très intense par le rail.

Comme Dunkerque était un port lainier, le Havre est un considérable marché du coton. De ce point de vue, le Havre règne sur le continent. Cacao, poivre, cuivre, cuirs y alimentent de grands comptoirs. Le Havre est à sa manière très aristocratique. Les quais n'y sont accueillants qu'aux produits précieux.

Le trafic d'entrée par allège est moyen. Le Havre est un grand port d'armement français pour les Amériques.

Derrière le Havre, en retrait dans l'intérieur des terres, Rouen s'épanouit. Il ignore l'appoint des émigrants, ne contrôle qu'un médiocre trafic de sortie, mais expédie vers l'intérieur, par chemin de fer, des envois considérables et, sur allège, des masses de charbon. Le diamant noir enrichit Rouen, et l'Angleterre en est son principal fournisseur. Ce n'est pas que son équipement réponde aux dernières exigences techniques. Havrais et Rouennais me contrediraient. Ils n'en ont pas moins, à leur manière, bénéficié de la guerre.

Pour terminer ce tour d'horizon, il me reste à parler d'Anvers. Anvers est dans l'Entente une grande victime de la guerre. Que reste-t-il de l'arrogante cité? Voici quatre ans à peine, plus de dix-huit millions de tonnes y étaient embarquées et débarquées, comme un torrent d'or dont s'alimentait par sa bouche la richesse nationale. Anvers connut, cependant, une fastueuse histoire et pouvait avec orgueil feuilleter ses papiers de famille. Héritière d'un passé lourd de gloire, elle n'était pas au-dessous de ses devoirs. Autant qu'aient fait ses aïeux, sa tâche dépassait la leur. En 1850, s'en souvient-elle, 1 830 navires appareillaient sous ses murs, emmenant, apportant 367 480 tonnes. De 1865 à 1870, ce fut mieux encore : 2 960 navires et 822 000 tonnes. Après, elle comptait au passage

4 500 vaisseaux, et quels vaisseaux pour l'époque ! Ils jaugeaient au moins 2 millions de tonneaux, et ne venaient à elle, ne la quittaient qu'avec charges pleines. Puis, en 1890, 5 000 navires et 4 500 000 tonnes. Dix ans plus tard, ses comptables purent inscrire au grand livre 6 700 000 tonnes, puis 10 812 000, six années après. La mort était proche, mais Anvers ne s'en doutait pas lorsque, en 1912 [1], on lui annonça, chiffre qui la fit frémir d'orgueil, un record : Anvers avait reçu ou envoyé un total de 17 750 000 tonnes [2]. Derrière elle, la Belgique, pourtant oublieuse de sa valeur *nationale*, en eut comme un sursaut d'énergie nouvelle. Les Belges accepteront cette remarque qui ne veut qu'être objective : ils semblaient s'ignorer et ne pas savoir qu'au fond d'eux-mêmes sommeillait un des patriotismes les plus vivants de l'histoire.

1. Déjà en 1902, la Commission royale pour l'examen du port de Londres constatait que : « *Antwerp outstrips London* » (Anvers dépasse Londres).

2. Les chiffres rassemblés dans ces dernières lignes sont approximatifs, par comparaison avec ceux qui, plus loin, seront utilisés comme base de discussion.

IX

LA GUERRE QUI ENRICHIT LA FRANCE

De tout cela que reste-t-il?

Rien.

Et, sur ces entrefaites, compensation, partielle, tout au moins, la France s'ouvrait à une vie nouvelle. Si cette remarque étonne, qu'on accepte d'y réfléchir un instant.

Que voit l'aviateur qui, partant de Dunkerque, s'en va, porté par la brise marine, tout autour des côtes de France? Un renouveau inouï. C'est un domaine côtier trop vaste et trop riche pour qu'à son sujet je puisse m'étendre comme j'en pourrais être tenté. Allié, je suis heureux de trouver, dans le camp où je me trouve, des raisons d'espérer, des motifs d'orgueil national, donc interallié.

Au début des hostilités, les ports français étaient peu organisés pour recevoir un complément de tonnage; surtout, ils étaient mal outillés. L'armature démodée, insuffisante fut complétée, les postes de déchargement développés, et créés les moyens d'évacuation qui manquaient.

Quand il s'agit de trouver du personnel pour ces installations nouvelles, la Belgique apporta un concours spontané, et surtout son expérience. Une convention franco-belge constitua un bureau de recrutement et de surveillance de la main-d'œuvre belge destinée aux ports.

Au début des hostilités, les 40 principaux ports de France comptaient 888 postes de déchargement. 94 ayant été affectés à l'armée, il en restait 800 pour le trafic, dont la moitié seulement accessibles aux navires de plus de 6 mètres de calaison.

Au 1er septembre 1917, 120 postes nouveaux se trouvaient livrés à l'exploitation, et 35 étaient en construction, Ainsi, en 40 mois, la capacité de déchargement des ports français aura gagné 25 p. 100. Au début d'octobre 1917, i y avait en service 366 postes avec moins de 6 mètres de tirant d'eau, et 479 postes de plus de 6 mètres (les ports du Nord exceptés).

Le clair regard de M. Claveille avait vu combien la médiocrité des moyens de déchargement diminuait les ports français. Bref, le nombre des appareils mis en service, en montage ou en construction, depuis août 1914, dépassait 400, trois ans plus tard; 300 engins nouveaux étaient exploités à cette date; à la fin de 1917, les appareils nouveaux étaient 600.

Au mois d'août 1914, il n'y avait en activité que 1 240 grues.

En 40 mois, l'outillage se sera donc accru de 50 p. 100. Encore faut-il dire, ce qui amplifie la signification de ces chiffres, que les appareils nouveaux sont spécifiquement d'un rendement supérieur aux anciens. Des élévateurs à grains évoquent, aujourd'hui, sur le littoral français des souvenirs d'outre-Atlantique. En outre, commencent aussi de servir des grues sur ponton en ciment armé.

Les voies ferrées des établissements maritimes français ont connu un égal développement : voies de quai anciennes complétées, voies nouvelles, raccordements, gares de triage, parcs de stockage, institués depuis la guerre, pourvus de rail. En tout : 320 kilomètres de voies furent ainsi créés.

Si l'on envisage le trafic nouveau que permirent

ces améliorations, la statistique enseigne que les importations, en 1913, de 31 884 516, sont passées, en 1915, à 40 155 884 tonnes. C'était une augmentation de 8 271 268 tonnes.

En 1916, les importations représentent 51 502 755 tonnes, augmentation nouvelle de 11 346 871 sur 1915, de 19 618 239 par rapport à 1913. De 1913 à 1916, c'est un accroissement d'environ 61 p. 100[1].

Une remarque s'impose : les charbons constituent la majeure partie des marchandises importées. Or, il semble que, dans les principaux ports, l'attente des navires charbonniers est devenue nulle ou négligeable, ce qui témoigne d'une étonnante adaptation.

Les vitesses moyennes de déchargement dépassaient 800 tonnes par jour à Rouen, Saint-Malo, Rochefort et Bayonne; 700 tonnes à Brest, Saint-Nazaire, Nantes, la Pallice, Bordeaux et Marseille.

Dans ce coup d'œil d'ensemble, deux points importent surtout à notre but : le Havre et Rouen. Certes, ce n'est pas qu'il s'agisse de négliger les indications plus générales qui précèdent, mais elles se retrouveront dans la conclusion de cet ouvrage. En attendant, un contraste étonnant mérite notre attention.

D'Anvers, il ne reste rien. C'est une ruine commerciale.

Avant la guerre, qu'était le Havre?

Un port d'armement pour navires à passagers, de vitesse pour voyageurs, un marché maritime et une place d'entrepôt, un port industriel.

En 1913, entrées 2 661 249 tonnes, sorties 977 743 ton-

1. L'augmentation du trafic d'importation se répartit comme suit :

	p. 100.		p. 100.
Fécamp, le Tréport, Pauillac. . .	300	Trouville et Saint-Louis. . . .	60
Dieppe, la Pallice, Rochefort. . .	130	Boucq	50
Le Havre, Cherbourg, Granville.	100	Bordeaux	40
Les Sables et Cette	100	Honfleur	25
Rouen.	85	Saint-Malo	15
Saint-Nazaire	75	Marseille, Caen, Bayonne, la Rochelle et Tonnay-Charente.	15
Nantes	70		

mes : équilibre médiocre et qui péchait par un déficit aux exportations. Il y avait, en outre, 205 130 voyageurs dont 106 123 émigrants, 45 274 passagers au long cours, 83 733 pour le cabotage international. Le commerce havrais manipula, en 1913, 2 789 000 sacs de café, 1 118 000 balles de coton. 44 lignes régulières mobilisant 615 vapeurs reliaient le Havre aux principaux points du globe.

Depuis la guerre, qu'est devenu le Havre?

Dans la zone des armées, plus que tout autre port français il en subit l'influence. C'est, aujourd'hui, une grande base de l'armée britannique.

NAVIRES ENTRÉS (TONNAGE DE JAUGE).

Années.	Nombre de navires.	Tonnage.	Moyenne par mois.	Augmentation sur 1913. p. 100.
1913. . .	6 548	5 405 500	450 458	
1915.[1]. .	8 782	7 996 612	666 384	48
1916. . .	11 592	8 741 243	728 437	60

IMPORTATIONS EN TONNES DE MARCHANDISES.

	Arrivage par mer.	Moyenne mensuelle.	Augmentation pour 1913.
1913 . . .	3 003 566	250 297	
1915 . . .	4 424 900	368 741	47 p. 100
1916 . . .	5 981 100	498 425	99 —

EXPORTATIONS (COMMERCE EXTÉRIEUR SEULEMENT).

1913. . .	977 743	En moins.
1915. . .	418 680	57 —
1916. . .	234 706	51 —

S'il ne s'agissait de circonstances exceptionnelles, la guerre, un pareil cas de déséquilibre entre l'importation et l'exportation appartiendrait à la tératologie.

Mais, tout au moins, l'amélioration des moyens d'évacuation terrestres (chemin de fer et fleuve) demeurera.

En 1913, on n'envoyait vers l'intérieur et par mois que 137 800 tonnes sur 250 300 arrivées, 55 p. 100 de

1. 1914, période transitoire (paix-guerre) doit être, ici, négligée.

l'importation. En 1916, on expédie 386 000 tonnes sur 498 500, soit 77 p. 100.

On a construit au Havre, depuis 1914, une ligne directe de dérivation reliant bassins et gares maritimes à la voie principale, ainsi que des voies de triage et de dégagement qui ont accru les capacités d'expédition des gares de marchandises. On aménage aussi un dégagement de la ligne unique, à 60 kilomètres du Havre : un tronçon de de 32 kilomètres qui la raccorde à celles du Nord et de Paris à Dieppe par Pontoise.

L'outillage s'est tout autant amélioré[1].

Ainsi, le port du Havre s'est adapté à la guerre, en se développant. 480 mètres de quais sont achevés; on a construit 500 mètres de mur de quai dans le bassin de marée, et deux postes de navire de mer sur la rive méridionale du canal de Tancarville.

Pour mesurer le chemin parcouru, depuis le début des hostilités, il suffira de rapprocher trois nombres; ils représentent le mouvement marchandise pour 1913, 1915, 1916 (débarquements et embarquements réunis) : 3 668 414 tonnes : 4 941 579 tonnes; 6 422 219 tonnes.

C'est un sort enviable. Le Havre a travaillé jusqu'à toucher « le point de refus ». Du 6 au 12 mai 1917, on y débarquait ou embarquait[2] 101 500 tonnes.

Dans le même temps, Rouen l'emportait avec 163 000 tonnes. Aussi bien, avant que d'évoquer la splendeur — passée — d'Anvers, saisissez ce contraste qui en marquera davantage les malheurs.

Rouen approvisionne Paris et, subsidiairement, une partie du pays. Dès 1906, il se classait second entre les

1. 106 grues fixes de 1 500 à 4 000 kilogr., une bigue sur trépied de 120 tonnes, 12 grues flottantes dont une qui lève 10 tonnes, 2 aspirateurs à grains de 100 tonnes à l'heure, une usine génératrice de 632 kilowatts, et 38 hangars à marchandises couvrant 20 hectares et demi.

2. Le Havre a donc largement dépassé Marseille (en une semaine, 74 900 t.) et Bordeaux (en huit jours, 74 254 t.).

ports français pour l'ensemble de son tonnage effectif (3734413 tonnes, entrées et sorties), apport de la navigation au long cours, du cabotage international et national. En 1913, Rouen atteignait 5761142 tonnes (entrées et sorties).

Vint 1915. Nouveau bond : le tonnage triplait, par rapport à 1905 (8164989 tonnes contre 2789092 tonnes).

En 1913, Rouen recevait 4478 navires, en 1915, 6085, avec une moyenne de tonnage, originaire de l'étranger et des colonies, de 1898 tonnes (1915) contre 1202 tonnes, en 1900.

Une remarque s'impose. Les « divers » y sont rares, et les navires arrivent avec plein chargement. Tel charbonnier, jaugeant 2081 tonnes, vient avec 4758 tonnes de houille; tel autre de 2925 tonnes, provenant d'Algérie, porte 6600 tonnes de vins et phosphates; un pétrolier de 2966 tonnes amène 6000 tonnes d'huile minérale. Le port est utilisé pour les seules marchandises. Son développement se mesure d'après l'importance des cargaisons manutentionnées et non par la jauge des navires, encore que celle-ci ait progressé, en vingt ans, du simple au quadruple. En 1913, Rouen atteignait 5000000 de tonnes de marchandises à l'entrée, dépassant n'importe quel port français de la Manche et de l'Océan.

En 1915, les importations commerciales s'élevaient à 7104752[1], et non compris le million[2] de tonnes mis à terre par les transports de l'armée britannique.

En 1916, le tonnage des importations (commerce général) a encore augmenté : 7928292 tonnes.

Il va sans dire qu'il fallut s'armer en conséquence : augmenter les postes d'amarrage[3]. On vient d'aménager

1. D'après les statistiques du Bureau du port.
2. Chiffre approximatif.
3. Le coefficient d'utilisation des quais était déjà considéré comme excessif, avant la guerre, et ne fut réalisable que grâce à la prédominance des transbordements sur les mises à terre.

une nouvelle longueur du fleuve de 5 kilomètres. Des bouées puissantes permettent à des navires d'y effectuer leur manutention. Procédé de fortune, mais momentané, et d'autant plus qu'un voisinage immédiat en fait ressortir le caractère suranné[1]. Près de là, s'agitent dans un impitoyable crissement de ferraille des grues sur terre ou sur pontons dont les bennes automatiques ne saisissent pas moins de 1 200 à 1 500 kilogs de houille à chaque levée d'aucunes même 3500 kilogs de charbon à gaz.

Avec les postes de bouées, l'établissement de quais neufs et l'installation de *ducs d'Albe*[2], il existe, aujourd'hui, 125 places pour l'amarrage des navires, au lieu de 78 au mois d'octobre 1914. Alors qu'en 1913 il n'entrait dans le port, en provenance de l'étranger et des colonies, que 2863 navires, en 1915 on en vit 3816, dont deux venus de Perse, et chargés de pétrole.

Cet arrêt à Rouen, comme sur les quais du Havre, n'est pas qu'occasion, à propos d'Anvers, d'opposer deux effets contradictoires de la guerre. Ils deviendront des éléments essentiels de notre exposé.

La houille rend Rouen prospère. Dès avant la guerre, de tous les ports français il recevait le plus fort tonnage de charbon : 2880960 tonnes, en 1913. Depuis,... 6230000 tonnes de ce produit sont venues s'écrouler, en 1915, sur les quais de la ville ou dans les cales des chalands : le quart du tonnage global importé par la France tout entière.

Dans le premier semestre de 1916 il a été reçu 3000000 de tonnes. On pouvait donc prévoir pour l'année un tonnage qui atteindrait celui réalisé à l'entrée, en 1913, par Marseille pour l'ensemble de son trafic[3] !

1. Le charbon puisé dans les cales à l'aide de treuils est jeté au moyen de glissières dans les péniches et chalands accostés aux flancs des bateaux de mer.

2. Faisceaux de pieux plantés dans le fleuve à une certaine distance de la rive.

3. Tous les produits et de toutes les provenances réunis.

La majeure partie des houilles transitent par Rouen vers Paris et sa banlieue. La batellerie[1] en a, ainsi, repris 4000000 de tonnes, en 1915, et le chemin de fer 1500000 tonnes.

En 1916, le tonnage des importations en houille s'est élevé à 6211577 tonnes dont :

La houille crue.	5 866 821	tonnes
Le coke.	152 285	—
Les briquettes	192 471	—

A côté de ces montagnes sombres, qui viennent s'écraser devant Rouen comme un énorme flot noir mourant à ses pieds, bois, vins, pâtes de cellulose, huiles minérales réalisèrent, en 1913, des chiffres considérables.

	A Rouen.	Le port français le plus favorisé après Rouen.
Bois communs . . .	399 895 tonnes.	211 254 tonnes.
Vins	364 238 —	211 518 —
Pâtes de cellulose . .	256 109 —	37 938 —
Huiles minérales . .	248 689 —	85 458 —

En 1915, les bois exceptés, le reste de ces produits gardait quasi la même importance.

L'armature actuelle de Rouen s'éprouve au travail. Un navire de 3 000 tonnes est déchargé en moins de 9 heures de travail effectif, grâce à quoi certains charbonniers peuvent, en temps normal, effectuer jusqu'à quatre voyages en un mois, entre la Seine et Swansea.

Contournez le monde, seuls Gênes et Port-Saïd apparaîtront capables de dépasser Rouen dans le trafic charbonnier. En 1913, sur un programme du Service de la navigation, adopté par la Chambre de commerce, qui supportera la moitié de la dépense, le Parlement français votait, pour équiper le port rouennais, un crédit de 95000000 :

1. La batellerie peut, par ses trains de péniches et ses chalands, dont certains portent de 1 200 à 1 500 tonnes (chargement de 150 wagons de capacité moyenne), emmener d'un coup d'immenses quantités de marchandises.

plus que Rouen et la Seine maritime n'eurent, pour travaux neufs, de 1831 à 1910. Il s'agit de soustraire Rouen à sa spécialisation. Mais la guerre, ici encore, favorise Rouen. Devant l'invasion, les usines ont émigré de l'Est à l'Ouest. Les populations fuyaient, mais avec au cœur le goût de la vie, et les industriels français démontrèrent à tous, ennemis et amis, que l'on peut, que l'on doit compter avec la France dans l'ordre économique.

De ce point de vue, Rouen a de l'avenir. Autour de lui, se sont groupés d'avides consommateurs de houille, de minerais, de pyrites, de bois, de phosphates. Rouen s'annonce pour la France d'après-guerre comme le marronnier de mars des Champs-Élysées.

Mais, il s'agit d'envisager l'avenir en raison des réserves communes de l'Entente. Et si quelque esprit ami du scepticisme, penseur ou homme d'affaires, s'avisait d'y voir une preuve de naïveté, qu'il se réserve jusqu'à ce que, ensemble, nous concluions. Il verra, dès lors, moins de simplicité d'âme à juger l'avenir perdu ou gagné suivant qu'enfin les Alliés auront réalisé l'union, ce qu'au mois de juillet 1918 ils n'ont pas encore fait. J'entends bien que cette constatation, car c'en est une, sans plus, peut étonner. Mais notre but est de montrer dans le vif comment l'union existe ou ne semble qu'être. L'Entente, combinaison d'intérêts si différents, sinon même contraires, dépend des hommes de caractère de nos pays. Acceptent-ils de bousculer les apparences pour marcher droit au but? Occupons-nous de nos faiblesses, et considérez la force de l'adversaire. Ce n'est que l'inverse de notre politique de presse. C'est surtout un moyen de n'être pas battu. Se grouperont-ils, ceux dont l'avenir est à refaire ou à faire? C'est le cas des foules lamentables qui versèrent au guichet de l'insatiable créancière fils, maris et pères, virent s'éparpiller aux quatre coins du monde la cendre de leur foyer, et le pain de leurs enfants. Il faut que la sève l'emporte.

Ainsi, la France, compensation infime, recueille tout

au moins de la guerre, et sur certains points de son territoire, un meilleur armement économique. Tandis que vers ses rivages les nations se pressent pour défendre avec la sienne leur propre existence, on assure les moyens d'absorption et de répartition d'un tel afflux. Les ports français ont, en partie, rattrapé le temps perdu et, derrière ces ports, le railway national tâche de n'être pas trop démodé, non qu'il fût mal équipé, mais pour chasser plus de sang vers la bataille, le cœur de l'Entente s'est accru, et il reste à augmenter le nombre et la capacité des artères qui véhiculent l'ardeur des nations accourues.

Ces ports, leurs quais et ces grues aux bras décharnés, ces hangars, ces garages, tous ces navires qui s'empressent, brouhaha infernal de l'Entente en travail, que doivent-ils enfanter, sinon la victoire militaire et, tout au moins, interdire à l'Allemagne le moyen d'emporter la domination universelle? Mais il s'agit là d'un outil militaire, et nous recherchons comment armer nos bras pour la lutte économique, et tâchons d'obtenir qu'elle ne devienne pas un combat fratricide dont, victimes, d'abord, nous ferions l'ennemi l'ironique bénéficiaire.

Un grand port n'est pas un artifice. Il ne peut, certes, se passer de la main de l'homme. Mais, seul, il ne pourrait que creuser des bassins, construire des quais, les couvrir de machines. C'est la fonction qui crée l'organe, un port, bouche béante par où respire l'hinterland.

L'essentiel n'est pas tant de produire que d'atteindre le consommateur. La vente, ses modalités et ses exigences : la boussole. Et la supériorité qui donne la victoire économique naît de la compression des revients. C'est elle qui procure la maîtrise du marché : les hauts profits aux jours prospères, la constance et la survie dans la disette. Les extraordinaires résultats obtenus par le Havre et Rouen appartiennent à l'exception, née de la guerre. Allié, je souhaite qu'ils survivent aux hostilités. L'égoïsme seul m'inspire, non que je sois sans préférences ni idéal. Mais

il s'agit de politique, d'économie et d'économie politique. Le maintien de cette prospérité havraise et rouennaise si exceptionnelle est souhaitable parce que la somme des biens alliés s'en trouverait accrue.

Être l'organe naturel d'un hinterland naturel, voilà ce qui fait un grand port. On l'a vu, du Havre jusqu'aux portes de Hambourg se déroule une ligne côtière d'où rayonnent les principales routes d'outre-mer, vers qui convergent les chemins intérieurs de la vieille Europe.

Le rivage lumineux qui borde la France, face aux confins d'Afrique, n'est pas ainsi oublié. Marseille mérite de retenir l'attention de la France sur cette côte méditerranéenne qu'enrichit, encore, le voisinage proche d'un domaine colonial où la France économique a prouvé que, pour l'emporter, elle n'avait besoin que d'être bien conduite. Mais la Méditerranée se trouve sur un autre axe du monde.

L'intérêt de notre avenir, sa condition, c'est notre union. Dans l'ordre économique, ses aspects diffèrent de ce qu'ils sont sur le champ de bataille. La guerre, contraction ; l'économie politique saine, épanouissement. Reste à savoir comment, dans les sucs qu'élaborent ses racines, l'arbre choisit la substance de son écorce et filtre les essences qui embaumeront ses fleurs. Chacun pour tous, tous pour chacun. Et, d'abord, que l'Entente comprenne et traite ses réalités géographiques pour en obtenir un maximum de force, ce qui sera un maximum de justice.

X

MARSEILLE

Une politique interalliée implique le meilleur emploi des aptitudes de chacun. Le cas d'Anvers est symbolique, non qu'il s'agisse de la Belgique, mais d'une situation naturelle unique, source de force. C'est assez dire combien l'Entente doit rechercher en elle les sources de vigueur.

La Chambre de commerce française de Londres écrivait : « Les vaisseaux étrangers savent combien les droits perçus dans nos ports sont élevés, l'outillage de ces derniers défectueux. Ils acceptent difficilement les lenteurs qui y sont observées dans le chargement et le déchargement des marchandises et dans l'acheminement de celles-ci vers leur destination ; ils ont souffert des tracasseries auxquelles les soumettent, parfois, nos fonctionnaires des ports et des chemins de fer qui ne veulent pas se rendre compte que leur devoir est de faciliter les transports, considèrent, au contraire, qu'ils font preuve de zèle en interprétant les règlements et en appliquant les tarifs de la façon la plus désavantageuse pour ceux qui font vivre les compagnies dont ils sont les représentants. Ils perdent de vue que leur intransigeance a fatalement pour effet d'éloigner la clientèle. »

Si chacun comprenait l'administration de nos pays et

de leur outillage public comme la conduite d'une entreprise dont la prospérité fait notre richesse!

M. Étienne Falck écrivait[1] : « Le temps de guerre a donné une situation extrêmement florissante à nos ports, mais les époques de conflits internationaux ne sont heureusement que des accidents dans la vie des peuples, et quand tout rentrera dans l'ordre, nous devons nous demander si les facilités que nous accordons à la navigation seront susceptibles de maintenir un trafic maritime suffisant pour les besoins économiques de la nation. »

Jadis, le premier port du monde, Marseille s'est laissé devancer par Hambourg, en 1889; par Anvers, en 1893; par Rotterdam, en 1899. Maintenant, c'est la rivalité entre Gênes et Marseille pour la suprématie méditerranéenne. Marseille est réputé l'un des ports les plus chers[2]. Si la comparaison entre taxes et droits appliqués dans les différents ports demeure délicate, à cause de diverses contin-

1. *Le Correspondant*, 10 juin 1918.

2. Les frais supportés à Marseille par un vapeur de 4000 tonneaux de jauge nette, de 7m,50 de tirant d'eau, venant du long cours et débarquant 4000 tonneaux de marchandises sont les suivants :

Pilotage minimum, entrée et sortie	554 80
Timbres pour manifestes	40 20
Droits de la Ville	170 »
Droits de Tribunal	57 40
Droits de tonnage (à cette époque 6 cent. par tonne)	240 »
Droits sanitaires	500 »
Droits de quai et de passeport	4007 80
Total	5570 20

Les mêmes frais à Gênes, 5980 francs; Anvers, bassins, 4067 fr. 93; Anvers, rade ou quai, 3267 fr. 93; Rotterdam, 2875 fr. 60; Hambourg, 2757 fr. 25 (*Les Ports de commerce*, par G. Simon, Bruxelles, 1908, p. 39). Depuis 1908, ces chiffres ont déjà été modifiés. Quand toutes les charges de la guerre auront été liquidées, et les impôts nouveaux établis dans chaque pays, on pourra seulement comparer les situations respectives des ports du continent. Les ports des belligérants seront certainement chers; les ports neutres auront peut-être une situation avantageuse à ce point de vue (V. *Duvergier*, 1897, p. 560. Loi modifiant les conditions de perception du droit de quai établi par l'art. 6, de la loi du 30 janvier 1872. *J. O.*, 28 décembre 1897).

gences, Marseille n'en mérite pas moins la constatation regrettable que voilà. Or, les taxes et frais de port perçus par l'État et la Chambre de commerce ne peuvent se légitimer que par une égale contre-partie en travaux d'entretien ou d'amélioration. Un port — ne l'oubliez pas — est un organe qui vaut ce que vaut son adaptation à une fonction précise : c'est un agent de transport.

La Chambre de commerce de Marseille écrivait, le 29 avril 1890 : « Notre Chambre a déjà, maintes fois, demandé la suppression du monopole des courtiers maritimes dont les tarifs surannés et si peu en harmonie avec les exigences actuelles de la navigation ne peuvent plus être appliqués et donnent lieu à des abus qui nuisent considérablement à notre mouvement maritime en éloignant de nos ports bon nombre de navires étrangers dont les capitaines sont parfois victimes des agissements de certains courtiers maritimes[1]. »

Nous ne dirons rien autre, en parlant du rôle d'Anvers dans l'économie interalliée. L'intérêt des particuliers doit se trouver dans la convenance générale, et non contre elle.

Les frets payés par la France aux navires étrangers s'accroissent de ces dépenses non justifiées. Vienne le jour où les vaisseaux étrangers ne pourraient plus compenser avec bénéfice ces frais d'ailleurs inutiles, et les ports français seront désertés.

La charge actuelle du pilotage ne correspond plus à des avantages assurés, et d'après l'avis souvent exprimé : « Avec les améliorations apportées tant aux accès des ports qu'à la partie maritime des cours d'eau, la présence des pilotes à bord est devenue moins utile. L'existence de lignes régulières a développé dans le personnel marin la connaissance des conditions nautiques des ports ou estuaires fréquentés d'une manière continue. Néanmoins, malgré d'assez nombreuses réclamations demandant la sup-

1. *Travaux de la Chambre de commerce de Marseille*, 1890, p. 12.

pression du pilotage obligatoire ou sa réduction à des cas plus restreints, les choses sont restées en l'état. »

M. J. Charles-Roux fait observer[1] comment, depuis 1886, les recettes du pilotage passaient de 4 300 000 francs à 7 500 000, sans que l'effectif des pilotes ait, cependant, beaucoup varié. Afin de rendre les ports français meilleur marché, c'est l'essentiel, sans diminuer leur sécurité, ce qui va sans dire, cet éminent homme d'affaires souhaitait qu'on autorisât les capitaines français à passer des examens spéciaux. Ainsi pourrait-on entrer dans les ports à moindres frais. Est-il d'une bonne gestion d'appliquer, en 1918, un décret organique de 1806? M. Falck[2] remarque que c'est méconnaître « les méthodes modernes pour l'organisation du travail des peuples et pour la lutte contre la concurrence ».

Et, continuant son tour d'horizon sur les institutions archaïques qui survivent à Marseille, le même auteur semble nous initier à quelque science archéologique.

« Aujourd'hui, les grands ports[3] procurent un bénéfice réel à l'État, mais, comme celui-ci doit entretenir les nombreux petits ports qui ont été aménagés *pour satisfaire des intérêts locaux et non une nécessité commerciale*, ce bénéfice est largement absorbé... Les besoins de l'État sont immenses, on ne doit pas compter sur une atténuation, mais plutôt sur l'augmentation des droits de quai. »

Quelle politique mal inspirée ce serait!

Et, cependant : « La Chambre de commerce de Marseille reconnaît qu'il faut éviter de nouvelles taxes et réduire le montant de celles qui existent. Le commerce ploie sous des charges qui paralysent l'exécution de travaux futurs... » « Ils sont, toutefois, nécessaires pour permettre à Marseille de garder un rang honorable parmi les ports de commerce. »

1. *Revue des Deux Mondes*, 1917.
2. *Le Correspondant*, 1918.
3. Il s'agit des ports français.

Il y a d'infinies formalités administratives dont les courtiers-interprètes-conducteurs de navires ont le monopole, si le capitaine du navire ne peut les faire lui-même. Encore un monopole, encore un privilège. Il résulte d'une ordonnance de... 1681. Ce courtier maritime est un officier ministériel.

S'agit-il du pilotage, c'est aussi, on l'a vu, de 1806 que datent ses règlements actuels.

Et les « peseurs jurés » de commerce de la ville de Marseille! Corporation respectable, elle a des lettres de noblesse datées du 19 février 1228. Elle continue de régenter certaines opérations commerciales, d'après ses règles vétustes. Le peseur juré procède comme en l'année 1228.

Et tout cela, c'est de la mauvaise économie politique car on ne comprime pas les revients; de la mauvaise démocratie, puisqu'on renchérit le coût de la vie.

S'agit-il de débarquer une cargaison, il faut traiter avec la compagnie des aconiers, descendants des maîtres portefaix. La méthode s'en ressent. Quant aux tarifs de manutention, ils sont faussés par l'existence de la compagnie des docks et entrepôts.

Il ne s'agit, ici, de rien autre que d'un effort interallié pour le meilleur rendement de notre coalition. Aussi bien, est-ce dans ce sentiment que nous rappellerons qu'il y a quelques années, M. Paul Cambon, alors ambassadeur de France à Constantinople, demandait au président du Conseil d'administration des Messageries maritimes pourquoi les bateaux faisant le service de Constantinople ne prenaient pas une seule tonne de marchandises en route[1]. On lui répondit : « Nous ne recherchons pas le fret parce que le bassin dont nous disposons, à Marseille, est trop étroit pour l'usage de nos grands bateaux. Nous sommes contraints de faire décharger ceux-ci par des chalands; il y a double manutention, d'où doubles frais; dans ces condi-

1. E. Falck., *loc. cit.*

tions, nous préférons ne pas prendre de fret. » Et comme M. Cambon faisait remarquer qu'il y avait, à Marseille, des bassins plus vastes où les Messageries pourraient transférer leur attache : « Vous n'y songez pas, lui répondit-on, nous devrions rompre le traité que nous avons avec la Société de déchargement qui travaille pour nous et dont les bureaux sont à côté des nôtres[1]. »...

« Les dernières unités de la flotte des Messageries ne peuvent évoluer dans le port de la Joliette, et cette compagnie a dû rechercher une place dans l'un des bassins de la Chambre de commerce. Mais cette réponse résume encore la situation présente de Marseille, au point de vue de l'outillage et du débarquement des marchandises. On est habitué à un système qui, à l'époque où il a été institué, pouvait être nécessaire et, par suite d'une méfiance perpétuelle des idées réformatrices, nous maintenons les vieux usages en écartant tout progrès[2].

« Les ports francs rétabliraient, en France, certaines industries; un fret abondant alimenterait les navires fréquentant nos ports, tandis qu'avec notre système douanier actuel les armateurs se voient privés de produits à transporter. Un exemple caractérise notre système économique qui entrave le commerce et l'industrie, c'est celui de cette compagnie de navigation qui importait des matières premières et exportait des produits manufacturés. Des droits nouveaux supprimèrent peu à peu le fret de retour français, et la compagnie dut disparaître. Selon M. Artaud, président de la Chambre de commerce de Marseille, « la zone franche permet à un pays qui s'est imposé le régime du protectionnisme de pouvoir faire de l'exportation... Dans l'état actuel et futur de nos changes, il n'est pas de combinaison d'exportation qui puisse nous être indifférente, qu'il s'agisse d'exportation, de réexportation, du moment qu'il est question du commerce extérieur, c'est-à-dire de ce qui peut nous ruiner

1. *Les ports de commerce*, G. Simon, Bruxelles, 1908, p. 26.
2. E. Falck, *loc. cit.*

définitivement ou nous rétablir[1] ». M. Artaud ajoute que les zones franches ne coûteront rien[2]. Quand on parle de port franc, on associe l'idée de bassins, de murs, de quais, de môles, à l'idée de franchise, par conséquent des dépenses élevées à effectuer, tandis que la zone franche comporte un espace de terre ou d'eau nettement délimité et dont les abords peuvent être rigoureusement surveillés. On a réclamé l'établissement de zones franches près des principaux ports français, système qui a donné, à l'étranger, les meilleurs résultats ; on élargit la zone franche de Copenhague, et on en prépare une à Barcelone. En France, on se contente de modifier le régime des entrepôts (*Journal officiel*, 3 janvier 1918), certaines manipulations de marchandises sont autorisées, mais dans le local restreint et coûteux de l'entrepôt réel et spécial. L'exemple de ce qui se fait à l'étranger ne convainc pas nos législateurs. Comment vivre et régénérer l'expansion économique d'un pays avec de telles entraves ; comment lutter contre le commerce des neutres qui sera dégagé de charges fiscales, si nous sommes les seuls à conserver les méthodes anciennes, à rejeter systématiquement le progrès et à limiter notre activité par une réglementation abusive[3] ?

Je conclurai avec la Chambre de commerce de Marseille qui compte tant d'hommes de valeur et à la tête d'affaires importantes : on lutte contre la concurrence par des moyens commerciaux qui développent les transactions, et non par des taxes protectionnistes et prohibitives qui anémient et ruinent.

1. Chambre de commerce de Marseille, *La question des zones franches*, exposé de M. Artaud, novembre 1916.

2. Créer des zones, où, en dehors des tracasseries de la douane, toutes les manipulations nécessaires peuvent être effectuées, constitue un avantage incontestable. Si elles paraissent constituer une rupture d'équilibre de l'économie au préjudice de l'intérieur du pays, ce n'est qu'une apparence car le produit de la zone franche ne pénètre quand même que comme un étranger à l'intérieur du pays. L'hinterland réel de la zone franche est le pays d'outre-mer. R. Billiard, *La Belgique industrielle* (Berger-Levrault, Paris).

3. E. Falck, *loc. cit.*

Qu'ai-je dit, et que prouvent d'autre ces pages, inspirées par la seule vue objective des événements?

Reste que l'on s'exagère l'importance de la rivalité entre ports de la Méditerranée et de la mer du Nord. Analysée, cette concurrence se ramène à des éléments dont l'importance dans le trafic est de second ordre.

Marseille est un port naturel merveilleux. Sa Chambre de commerce s'occupe d'en développer les voies de pénétration. Pour agrandir ses bassins, l'étang de Berre est là. Supprimer les taxes abusives, anéantir les monopoles, véritables parasites, réformer la législation maritime, permettra de galvaniser Marseille. Le canal de Marseille à Arles conduira aux eaux accueillantes de Berre. Le souterrain de Rove, inauguré récemment, réunit l'étang aux bassins de Marseille.

Ce n'est pas tout. Que serait un organe sans fonction? Aussi, des moyens de communication à grand rendement vers l'intérieur s'imposent.

Les lignes de chemins de fer de Lyon et du Teil à Marseille ont chacune double voie sur tout le parcours. De Grenoble à Marseille, la voie est unique. Mais une ligne que l'on a utilisée jusqu'au maximum, et qui aurait pu rendre des services notables, est celle de Clermond-Ferrand à Tarascon et Marseille ou Cette, chemin de fer du Bourbonnais, qui, sur le parcours d'Arvant à Alais, est à voie unique pendant 198 kilomètres. La guerre en a montré l'importance et, malgré les difficultés techniques, elle sera améliorée. Mais elle prouve l'imprévoyance du temps de paix : on agit poussé par les événements, c'est seulement contraint et forcé que l'on apporte des modifications à l'outillage économique et qu'on le perfectionne.

La Suisse romande désire réaliser un autre projet : rendre le Rhône navigable jusqu'à Genève, surtout depuis que les Empires du Centre veulent imposer leur direction économique autour d'eux[1].

1. Il s'est formé un « Comité suisse de l'Océan » qui compte nombre d'hommes d'action dont MM. Autran, Reverdui, Chapuisat,

Les Chambres de commerce de Marseille, de Lyon et la Chambre de commerce française de Genève s'occupent de cette question qui nécessiterait de grands travaux d'art dans les gorges du Rhône vers Bellegarde. La Ville de Paris s'intéresse aussi à ce projet[1]. La création d'une zone suisse sur l'étang de Berre, et le Rhône navigable jusqu'à Genève draineraient dans la région marseillaise le trafic commercial de cette partie de l'Europe.

Marseille rivaliserait avec les ports rhénans, c'est-à-dire avec Anvers et Rotterdam. Le projet du Rhône navigable prévoit l'amélioration de la partie du fleuve située entre Valence et Pont-Saint-Esprit, sur environ 100 kilomètres, au moyen de dérivations éclusées contournant la région des rapides ; l'installation d'un grand port de commerce à Lyon, en aval du confluent de la Saône, avec barrage éclusé sur le Rhône; la liaison de ce port avec le haut Rhône au moyen d'un canal de navigation contournant la rive gauche et aboutissant au bief supérieur de l'usine de Jonage. L'exécution de ces projets transformerait l'économie de cette partie de la France que traverse le Rhône. L'activité commerciale y deviendrait intense : les relations seraient même internationales. Les difficultés techniques en sont sérieuses, mais méritent d'être vaincues[2].

Marseille, vivifiée par le Rhône canalisé, enrichira l'hinterland qui lui est propre. On verra, plus loin, que la Moselle bien équipée, et la jonction directe Anvers au Rhin feront la prospérité de la Lorraine et du Luxembourg. Finalement, Genève restera dans l'hinterland de Marseille, et Bâle dans celui d'Anvers. Sans doute, quelques produits légers, originaires de l'Italie septentrionale, de la Suisse

directeur du *Journal de Genève*; Rouff, administrateur de la *Tribune*. Sigg, Peter, conseillers nationaux, Balmer. Son but est d'étudier les problèmes de la navigation et des relations économiques entre la Suisse et les grands ports français.

1. *La Réforme sociale*, avril 1918.

2. E. Falck, *loc. cit.*

méridionale, même de Lyon, pourront avoir intérêt à gagner directement l'Angleterre et les États-Unis par les ports du Nord. Mais, si ces marchandises prennent cette direction, ne serait-ce pas que l'intérêt des producteurs s'en trouve bien? Tout autant, d'ailleurs, certains produits de Paris peuvent gagner l'Orient par Marseille. Et que tout cela représente-t-il dans le trafic de Marseille et d'Anvers?

Cet arrêt dans Marseille se justifie parce qu'en plus de l'importance de ce port, ceux d'Italie, Trieste même, occasionnent l'application de points de vue identiques.

XI

FORTUNE CHANGEANTE, MAIS SITUATION NATURELLE VICTORIEUSE

Organe d'une fonction, Anvers prospéra malgré l'histoire du peuple auquel il échut.

Bruges déclina, en même temps que l'époque dont elle fut une illustration. Dès le XVIe siècle, Anvers s'accrut des débris de sa rivale. Cependant, alors, déjà, le protectionnisme sévissait. Bruges sur le rivage du Bas-Escaut construit une redoute. Aux navires qui refusent l'escale de l'Écluse ou d'entrer dans le Zwyn, sa voie d'accès, elle prétend interdire le passage. Le Zwyn périt, étouffé par la perfidie des sables. Le port de Damme meurt, celui de l'Écluse faiblit. Les querelles politiques pèsent dans la balance et précipitent la rupture d'équilibre, déjà fatale. Alors, Anvers commença de s'épanouir. S'il connut ensuite le malheur, ce fut parce que la guerre promena sa torche dans ses murs. Mais, après qu'on commença d'oublier le sanguinaire duc que l'Espagne avait infligé aux Belges, avides d'indépendance, après l'oubli des traités de Westphalie qui fermèrent l'Escaut, vint la Révolution. La Hollande, dès 1795, dut rendre les clefs du fleuve, Anvers s'éveilla sous le souffle de Bonaparte. Et, puisque aujourd'hui le destin des peuples convie à la même tâche Français et Belges, ne convient-il pas de rappeler aux

uns et aux autres comment la gloire française, près de son apogée militaire, vivifia la future splendeur belge engagée sur la voie du triomphe commercial et industriel. Chacun connaît la pensée impériale qui valut à Anvers un parrainage illustre : « C'est un pistolet chargé que je tiens braqué sur le cœur de l'Angleterre. »

Le Grand Bassin, le Petit Bassin s'ouvrirent aux eaux que le ciel mouvant des Flandres éclaire, empourpre, assombrit. Les chantiers de construction se multiplièrent. Un quai vint border les flots du fleuve, et le canal Anvers-Venlo-Neuss fut commencé dans la pensée napoléonienne de fixer le choix de deux fleuves, Meuse et Rhin, désormais sans incertitude sur la voie qui les conduirait à la mer, et, jusqu'en 1813, on travailla [1].

Anvers survécut à Waterloo. Ce grand œuvre échappa à la ruine de trop vastes constructions. Jusqu'en 1830, les îles de la Sonde y déversèrent leurs produits précieux et abondants. Après, Amsterdam et Rotterdam, rejetées loin d'Anvers par un frontière nouvelle, vécurent de ce que la métropole belge perdit. Une fois encore, commerçant probe, gardien farouche de ses droits, pour qui la charte doit être appliquée jusqu'au summum de la lettre, la Hollande tint la main à ce que fussent rigoureusement perçus les péages sur l'Escaut. La politique continuait de contrarier la nature : Anvers vécut de nouvelles angoisses. Le traité du 19 avril 1839, par son article 9, agissait comme le lacet perfide qui saisit au passage le chevreuil insouciant. Le gouvernement de Bruxelles, en juin 1839, prit à sa charge le paiement de ces droits. Le poids en était écrasant. Lambermont veillait. Il racheta ces péages, Ainsi, sauva-t-il le passé en assurant l'avenir [2].

1. Le canal s'arrête à quelques kilomètres de Venlo dans ce Limbourg qui devrait redevenir belge. Les excavations sont restées en l'état où les laissa l'Empire.

2. Traité avec la Hollande du 15 mai 1863 et traité international du 16 juillet 1863.

Suivant un homme génial, Léopold II, l'avenir de la Belgique se confondait avec celui d'Anvers [1]. Alors, comme à sa naissance, la Belgique fut soutenue par tous les pays du monde qui, considérant Anvers comme une « facilité universelle », participèrent pour 50 p. 100 au rachat des péages. Livré à lui seul, le jeune royaume se fût trouvé trop affaibli, en 1863, par le payement d'une telle somme.

Depuis, Anvers vécut libre. La Belgique dut, toutefois, constater, en 1914, combien l'hypothèque politique dont sont grevées les Bouches de l'Escaut agissait dans le même sens que l'invasion allemande. Et, avec la liberté, périt la fastueuse métropole.

Anvers n'en demeure pas moins l'organe d'une fonction naturelle intéressant l'équilibre économique de l'Europe. Anvers reste aussi aux mains de la Belgique et de l'Entente un levier puissant pour promouvoir notre mobilisation économique d'après guerre.

A 88 kilomètres de la mer ouverte, enfoncée au cœur d'une région fertile et que peuplent d'industrieux habitants, Anvers répond au standard des ports de grande race. Si le voisinage immédiat de la mer avantage un port pour la vitesse, du point de vue commercial, l'essentiel, les navires, aspirent aux rives d'un fleuve, comme s'ils voulaient, au milieu des terres, reposer leur regard des agitations de l'Océan. A l'abri de ses colères, ils sont plus au cœur de l'hinterland qui les nourrit, des pays vers qui tendaient leurs grandes voiles, leurs trépidantes machines, entraînant contre vents et houle les cargaisons précieuses.

Ostende, Zeebrugge, Flessingue, Ter Neuzen sont aussi dans le secteur côtier qu'aime la fortune, entre le Havre et Hambourg. Alors, pourquoi pas eux, plutôt qu'Anvers? Leur histoire fut, cependant, moins tragique. Ils ne se trouvèrent pas dans une mesure égale l'enjeu des dés aveugles

1. Après une longue et obstinée résistance, les Pays-Bas convinrent de renoncer aux péages frappant chaque vaisseau remontant l'Escaut, contre la somme de 17 141 640 florins, environ 34 200 000 francs.

que jetaient les rois. C'est que la nature l'a voulu. Aussi bien, comme Rotterdam, Londres et Hambourg, profite-t-il de sa situation terrienne.

Une rade de 500 mètres de largeur [1], une amplitude de marée atteignant $4^{m}29$, une ruche mercantile, un centre d'où divergent rails et lignes d'eau intérieures, pénétrant jusqu'au cœur du continent. Point géométriquement le plus proche, le plus aisément accessible, Anvers n'est pas mort, hier, et ressuscitera, demain, malgré les conjurations de l'histoire.

A partir de Bath, l'Escaut n'est plus un fleuve, n'est pas encore fondu dans la mer, mais un bras d'eau capable de figurer dans l'Amazonie : 3 000 mètres de largeur, à marée basse. Rouges et noires les bouées invitent le marin comme autant de majordomes échelonnés sur la route où sont tapis, malveillants, les bancs de sable aux humeurs fantasques, inconstants, mobiles, telles les taches blanches qui éclairent les eaux de la dangereuse Vistule. Sous les étoiles, les balises jettent leur clarté. Dans la nuit, c'est comme une escorte de torches qui mène au château. Les pilotes veillent. Leurs services sont assez onéreux par le fait de la Hollande. Indocile, l'Escaut doit être surveillé : sa carte marine nécessite de fréquents et nouveaux clichages. Là où vous passiez, hier, vous ne passerez plus, demain. Chaque mois, on en publie le bulletin de santé ; comme des nobles hôtes des grands haras, son hygiène est confiée aux soins d'hommes compétents, et chacun sait, à l'heure voulue, où sont seuils [2] et passes.

1. 400 à 500 mètres.

2. Les seuils sont les endroits où les fonds sont relevés au point de ne laisser qu'une faible profondeur. Les seuils séparent deux passes ou *schaar*. Pour passer d'un *schaar* à l'autre, les navires doivent franchir un seuil, et c'est là qu'est la difficulté. Les seuils les plus mauvais laissent tous une profondeur de 7 mètres, à marée basse. Grâce à l'amplitude de la marée, ces endroits qui sont les plus défavorables donnent une profondeur de $11^{m},40$. Le *Port d'Anvers*, Constant Smeesters (Misch et Thron, Bruxelles.)

La main de l'homme guide ces circonstances, comme elle concourt à l'équipement mécanique d'un port. Mais, l'essentiel, ce sont les manifestations de la physiologie d'un tel organe.

Comme pour le Havre, Rotterdam, Hambourg, grands féodaux qui contrôlent les changes du monde, Anvers peut et doit vivre de la combinaison de trois éléments essentiels : l'émigration, le fret de sortie, le fret d'entrée.

Les émigrants, originaires des principaux réservoirs humains d'Europe, la Russie, l'Autriche-Hongrie, l'Allemagne [1], subissent à leur traversée de l'Europe centrale les exigences avouées ou occultes de Berlin. Qu'il suffise de rappeler ce que nous en avons dit plus haut. Tarifs dopés, exigences sanitaires, combinaisons d'horaires, bref cent moyens dont on peut user vis-à-vis de l'homme pauvre qui ne choisit pas, mais subit. Ainsi, le courant d'émigration se dirigeait-il, surtout, vers Hambourg et Brême, puis, dans une moindre mesure, sur Anvers et Rotterdam. Anvers en avait sa part, peu mesurée à sa taille.

Le trafic de sortie par voie ferrée était à son maximum. L'administration du railway belge, elle aussi, respirait l'atmosphère où traînaient des relents de sophistiques. Elle consentait, sous l'une ou l'autre forme, des sacrifices. Ils n'étaient en rien semblables au dosage dont usait Berlin pour favoriser Hambourg et Brême. C'est qu'Anvers demeurait le cheval de grande classe, capable de gagner avec un bon jockey, sans forfaire aux règles du turf. A peine, parfois, les enfreignait-il. Et l'hinterland écoulait ses produits par la meilleure pente.

Le rail national, 8344 kilomètres (soit 283 mètres de rail par kilomètre carré de superficie nationale), amenait les marchandises fines : jouets de Nuremberg, soies, articles de Paris. Jusqu'à Vienne, dans Milan, à Lyon, à Paris ce trafic s'alimentait d'un apport incessant. Il convoyait aussi

1. L'Italie échappe nécessairement à notre étude.

les produits de valeur moyenne : locomotives, verrerie. La Suisse, la Thuringe, même la Saxe et la Bohême (grâce aux transbordements du Rhin) nourrissaient ce courant d'adduction. Reims, Lille y contribuaient aussi.

Au fil des fleuves et des rivières, sur la nappe immobile des canaux, glissait une multitude d'allèges. Le Rhin régnait sur ce courant d'expéditions, mais, tandis que Rotterdam jouissait de la même influence bienfaisante, Anvers avait, en plus, l'avantage capital d'être le centre d'attraction d'innombrables lignes d'eau maritimes véhiculant des envois pour le long cours et le grand cabotage.

L'hinterland d'Anvers comportait le bassin du Rhin, carrefour de canaux, de rivières, de chemins de fer infinis. Il s'y ajoutait le réseau fluvial franco-belge où son influence était prépondérante jusqu'à Creil. L'Escaut, ses affluents, les canaux, le canal de jonction Meuse-Escaut, la Meuse, la Sambre drainaient les produits de la Belgique entière.

Escaut, Meuse, Rhin, le canal d'Hansweert qui communique avec l'Escaut oriental, la Meuse et le Rhin : les allèges qui descendent le Rhin arrivent à Anvers aussi bien qu'à Rotterdam[1].

Le trafic d'entrée amené par chemin de fer est, tout autant qu'à la sortie, porté à son maximum. Il comporte des tarifs spéciaux dont les barèmes s'inspirent de la nécessité spéciale de la concurrence à la voie d'eau parallèle, le Rhin. Le railway belge l'emporte. Mais, en fait, dans bien des cas, la situation géographique seule lui donne la maîtrise.

Les matières importées sont surtout celles de grande consommation, pondéreuses, et qui doivent voyager au meilleur compte. Par cargaisons entières elles obtiennent des tarifs avantageux. Aussi bien, après la mer, recherchent-elles les voies d'eau intérieures. Par là s'explique la suprématie des ports fluviaux : Rotterdam, Hambourg.

1. Constant Smeesters, *op. cit.*

C'est aussi la raison d'un outillage perfectionné pour le transbordement du navire dans l'allège.

S'adaptant aux circonstances *naturelles*, seule manière de soutenir la concurrence, Brême, Amsterdam ont intensifié leur importation par voie ferrée. Elles manipulent ainsi de préférence les marchandises de grande valeur spécifique. voyageant par colis, qui exigent des soins spéciaux auxquels répondent des commerces tout aussi spécialisés. Par là se compense la moindre masse des échanges.

C'est, une fois de plus, le motif qui les a fait s'équiper mieux pour, du navire, mettre la marchandise dans le wagon.

Anvers participe à ces deux espèces d'importation[1], S'agit-il d'importer les marchandises de valeur, il rappelle Brême, Amsterdam. Ses longs quais en bordure de l'Escaut, le bassin du port qui est étroit, révèlent, immédiatement, à l'œil averti que le transport par rail y est intense. A côté d'un raccordement parfait au chemin de fer, le transbordement sur allège, malgré son abondance absolue, apparaît encore secondaire. C'est une anomalie que contredisent la géographie et l'économie politique. En effet, consultez la carte : le réseau fluvial qui entoure Anvers est plus ramifié et autrement actif que son équivalent à Brême ou à Amsterdam. Conséquence, il participe davantage à l'importation des matières de grande consommation. C'est, d'ailleurs, inévitable. Tracez autour d'Anvers un cercle de 100 kilomètres de rayon, Londres et Liverpool mis à part, quel port européen se voit pareillement entouré de demandes locales aussi répétées et considérables? Comparez-y Brême et Amsterdam, Hambourg et Rotterdam. Elles se trouvent loin de l'industrie allemande. Anvers, au contraire, appa-

1. Il n'y a nulle part trafic plus intense de vapeurs de transport que dans les ports charbonniers de l'Angleterre, mais on ne rencontre jamais autant de vaisseaux de ligne que sur l'Escaut, grâce aux marchandises de haute valeur exportées. Anvers contrôle Brême, en ceci que le peu de profondeur du Weser empêche de charger complètement les navires dans ce port, qui viennent, à Anvers, faire escale et arrondir leur cargaison.

raît accroché au flanc de l'être industriel le plus trépidant. Canaux et fleuves belges laissent avec leur flot passer l'incessante théorie des chalands que halent chevaux et remorqueurs dans un va-et-vient continu. C'est la vie, la vie pleine qui consomme beaucoup et produit plus encore. C'est la négation d'un conservatisme médiocre en ses exigences, autant qu'en ses activités.

Au transbordement, si la Belgique souffre de l'iniquité qui la coupe du Rhin, elle dispose, par contre, du réseau franco-belge.

Aussi bien, Anvers s'affirme-t-il, à la différence des ports hollandais, comme capable d'une forte exportation. C'est la suprématie des fabricants industriels, moins encombrants et plus précieux.

En accélérant les envois, l'immobilisation de l'argent diminue, ce qui s'ajoute aux frais d'expédition très réduits. Et les marchandises originaires d'Allemagne et de l'Europe occidentale suivent le rail, plus cher mais aussi plus rapide. C'est dire toute l'importance de la situation géographique d'un port au point de vue des chemins de fer. Anvers symbolise la valeur du railway belge, le plus ancien et le plus serré du vieux continent, à côté duquel celui de Hollande apparaît médiocre.

Quant aux communications entre Anvers et le Rhin, une discussion s'est produite, entre le Dr Schröter, membre de la Chambre syndicale de Duisbourg, et le Dr Herman Schumacher, qui éclaire le problème.

M. Schröter, dans la *Kölnische Zeitung*, a voulu démontrer que les communications entre Anvers et le Rhin sont moindres qu'il ne fut dit. Mais il basait son étude sur une statistique insuffisante. Aussi, M. Schumacher répondit que, sur les voies fluviales conduisant à Anvers, le transport des marchandises de l'Allemagne a dépassé de 1,16 millions de tonnes celui de la Belgique, de la France et de la Hollande réunies; encore ce chiffre constitue-t-il, à notre avis, un minimum.

Le pangermanisme en prendra prétexte pour justifier ses appétits. J'en fais argument pour démontrer la valeur d'Anvers aux mains de la Belgique, membre de l'Entente.

Malgré ce résultat remarquable, 1,16 millions de tonnes allemandes qui dépassent le total franco-hollando-belge, Schumacher reconnaît que la navigation du Rhin à l'Escaut est défectueuse. Pas d'écluses permettant le passage d'un train entier de bateaux[1], et, dans le port même, pas de larges étendues d'eau, peu d'engins flottants pour le transbordement. Cette situation était à la veille de prendre fin.

Ainsi donc, l'idée répandue que l'exportation caractérise Anvers, comme l'importation Rotterdam, n'est pas confirmée en fait, si bien que définir Anvers le plus grand « port d'exportation occidental » c'est ne rien dire d'inexact, mais demeurer incomplet. L'exportation n'occupe pas à Anvers une place prépondérante aussi exclusive que l'importation à Rotterdam ; son développement n'a pas été pareillement unilatéral. Il est plus harmonieux.

Reste le trafic d'entrée par chalands qui, tout étant affaire de comparaison, est d'importance moyenne au regard des autres trafics que nous venons d'analyser. Ici, Anvers baisse pavillon devant Rotterdam. L'hinterland étant le même qu'à la sortie, c'est sur les céréales que se vérifie l'insuffisance anversoise.

Et tous ces éléments si nombreux et variés se combinent, comme dans l'organisme humain les humeurs internes, comme dans l'estomac les substances alimentaires que choisit ensuite l'intestin, et comme dans les poumons l'oxygène qui succède à l'acide carbonique dans la loge confortable du globule rouge; ainsi vraiment — c'est un cas de physiologie géographique et économique — le port a sa vie normale d'échanges assurée.

Les ports secondaires qui jalonnent le littoral de la mer du Nord absorbent une partie infime du trafic maritime

1. Les Hollandais achevaient, au début de la guerre, de construire une écluse répondant à ces exigences.

d'origine ou de transit belges. Anvers ne trouve intérêt qu'au fret pour le long cours et le grand cabotage. Il s'agit d'un exutoire naturel des voies terrestres de l'Europe et des voies maritimes du monde. Aussi bien, moins de 1 p. 100 du tonnage total des navires qui laissent la Belgique pour une destination de long cours et de grand cabotage accostent aux quais des ports de second et de troisième ordre.

Deux exceptions s'imposent : Bruxelles, port de mer, jusqu'en 1914 en état de gestation, pourra centraliser beaucoup de moyen et de petit cabotage. Ce sera surtout, demain, le port des houilles, minerais et demi-produits du Grand-Duché et de l'Alsace-Lorraine. Le fret au long cours et au grand cabotage lui échapperont. Reste Zeebrugge, artifice assez malheureux, qui se présente comme l'avant-port d'Anvers. Zeebrugge et ses inventeurs n'y pourront rien : il ne sera jamais le Cherbourg de la mer du Nord, parce que Cherbourg, port de vitesse, occupe un point géographique qualitativement supérieur à Zeebrugge, également port de vitesse.

XII

ANVERS ET L'ALLEMAGNE

Entrant à Anvers, l'étranger éprouvait une sensation bizarre. De la gare immense et monumentale jusqu'au port mouvementé, régnait une constante et variée manifestation de force. Dans le mélange des pavillons nationaux les couleurs allemandes prenaient une part croissante. Certaines portes peu accueillantes s'ouvraient-elles, le même sentiment qu'au dehors persistait.

La *Hamburg-Amerika*, le *Norddeutscher Lloyd*, M. von Bary, consul général d'Italie, M. von Mallinckrodt, personnages encombrants : à l'ampleur de leur rôle anversois se mesuraient les manifestations de leur présence. C'était toléré; bien plus, admis. C'est un fait, la Germanie dominait, non pas, mais l'emportait dans la concurrence. Aussi, Hermann Schumacher put-il inaugurer, en 1916, son livre, *Antwerpen Seine Veltstellung und Bedentung für das deutsche Wirtschaftsleben*, par un cri d'orgueil. Depuis 1871, le plus grand jour pour l'Allemagne fut son entrée dans Anvers, en 1914!

Schumacher n'apprécie pas tant l'importance militaire de l'événement que sa signification économique. Le maintien de l'Allemagne victorieuse dans le « réduit » national qu'était Anvers signifierait la suprématie commerciale de

la Germanie. Et, de par le Rhin on ressentit une émotion profonde.

Anvers est un des ports les plus jeunes de la vieille Europe. Son importance politique n'est pas moindre. Il la doit à sa place sur le globe. Et, lorsque les nuages s'amoncellent sur le continent, la folie des vents désordonnés accepte, au moins, cette loi-là : Anvers attire tous ces fluides épars. Ils règnent sur ce coin de terre ataviquement réservé aux querelles illustres.

La paix de Westphalie, je le rappelais, voulut tuer Anvers en lui barrant le chemin des mers, parce que, unis contre elle, les rivaux de l'Angleterre prétendaient lui interdire la côte flamande. Les guerres napoléoniennes, le Blocus continental agirent sur le sort d'Anvers. L'évocation de son passé en donne maintes preuves.

Les progrès de la science navale ont transféré au littoral belge tout entier les vertus politiques si dangereuses qui accumulèrent les risques sur Anvers. L'amiral Kalau von Hofe a démontré dans la *Magdeburger Zeitung* le rôle décuplé des bases navales. Les submersibles dont l'épopée tragiquement immorale a fait pâlir les évocations imaginaires d'un Jules Verne ont conféré à la côte flamande, tendue face à l'Angleterre proche, une valeur politique, fille de son importance militaire. Plus que jamais, suprématie des côtes implique suprématie navale, elle-même génératrice de suprématie politique. L'amiral Kalau von Hofe, sous le titre *Heligoland-Anvers*, démontre la signification nouvelle d'Ostende, de Zeebrugge, d'autres ports moindres encore. Le *Wasser best* suppose proche une côte promptement secourable et nourricière. Et l'avenir semble réserver à la science navale de telles innovations que cette côte, étroitement unie au cœur industriel de l'hinterland, prolonge une puissance dont l'âme est dans Anvers.

Le comte Reventlow, le Dr Otto Schultze et d'autres ont repris le même sujet en l'adaptant à une meilleure connaissance de la psychologie des masses. L'opinion

publique allemande, par le rôle nouveau du littoral belge dans l'équilibre ou la suprématie politique, fut galvanisée, indirectement, sur la question d'Anvers. Seul, un géographe savant, Ratzel, parut différer d'avis. Simple apparence. Par l'exemple de la Grèce, pays dont le périmètre côtier est, relativement à la masse, si considérable, il voulut démontrer le manque d'association nécessaire, entre un littoral national développé et la puissance navale du pays ainsi favorisé. Mais, il ajoutait : « Ce domaine côtier dont les Grecs n'ont pas tiré parti, eût atteint une inestimable valeur si sa liaison avec l'intérieur avait été mieux développée. » C'est bien le cas de la côte flamande, et Kalau von Hofe, Reventlow, Otto Schultze, Ratzel s'accordaient : La question d'Anvers domine l'avenir.

« Port, le dernier venu à la prospérité, parce que le plus contrarié par la politique, dit Schumacher, Anvers devait, par cela même, connaître un essor plus rapide. » — Longtemps comprimée, la sève finit par pousser un bourgeon en bordure du grand continent et, malgré que les saisons ne lui fussent guère clémentes, il fleurit. L'hinterland en travail provoquait cette explosion d'activité. La nature l'emporta. Aux Bouches de l'Escaut, la politique luttait contre l'évolution des événements. Toutefois, des deux forces affrontées, la politique céda.

L'évocation du passé montrait qu'au XVI[e] siècle il y eut, sur l'Escaut, un port, grand marché de l'Europe centrale. Comme, jadis, les Allemagnes désunies, l'Empire nouvellement né participa au succès d'Anvers, en recevant, lui-même, un souffle vivifiant. Et voilà pourquoi l'étranger de passage s'étonnait des effluves qu'émettait Anvers.

Faut-il rappeler, ici, pourquoi la Belgique, productrice de tant de fois sa consommation intérieure, cinquième puissance commerciale du monde, et la première d'un point de vue relatif, fut entraînée par le courant des syndicats internationaux; que cette forme nouvelle de la concurrence mondiale se trouvait développée en Allemagne, contrariée

en France, réduite chez les Anglais; qu'ayant la population la plus dense du monde; qu'étant, par droit et obligation de naissance, neutre et accessible à tous; que n'ayant le choix qu'entre une adaptation chaque jour plus complète aux exigences du commerce moderne ou déchoir, la Belgique se trouva entraînée dans l'orbite allemande[1] sans, pour cela, cesser d'en être souvent contrariée. Ce n'était pas elle qui éloignait les autres concurrents de ses marchés. Ses sympathies pouvaient être partagées, ses préférences demeuraient libres et la suprématie allemande ne les inclut d'aucune manière. C'est cette Belgique qui, le 2 août 1914, délibérément, avec une vision nette des lueurs tragiques qui, déjà, annonçaient l'avenir, refusa de céder aux ordres de Berlin, choisit pour alliés ceux qui désertaient ses marchés, pour adversaires ses meilleurs clients ou associés, entra dans le camp, des deux le moins armé, ce qu'elle savait. Ainsi, le peuple belge, pensent et disent encore, à l'été 1918, certains hommes éminents par le savoir et l'intelligence, eût pu se prononcer pour l'Allemagne... si Léopold II avait vécu!...

Que le bon sens réponde.

D'ailleurs, Albert Ier a fait ce que le feu roi avait indiqué qu'en pareil cas l'on fît. Il avait trop d'orgueil, et connaissait assez l'ombrageuse indépendance de ses concitoyens dont, par définition constitutionnelle, il n'était que le premier, pour se prononcer différemment.

Oui, l'Allemagne a concouru à la prospérité d'Anvers. Non, l'Allemagne n'était pas la maîtresse d'Anvers, parce que, malgré la puissante et massive silhouette des steamers de la *Hamburg-Amerika* et du *Norddeutscher Lloyd*, l'âme du peuple belge existait.

Comme l'a dit, voici plusieurs années, un ministre belge, membre du gouvernement actuel, la saine raison n indique-t-elle pas une relation intime entre la puissance

1. Ce n'est pas à dire, cependant, que l'Allemagne épargna certaines mesures nuisibles au trafic belge.

d'action du port d'Anvers et l'expansion du commerce et de l'industrie belges, source de la prospérité des finances nationales? Si le port d'Anvers était jamais voué à la décadence, les ressources du trésor public, le commerce et l'industrie déclineraient avec lui.

Qui de nous n'est las des discours, et n'aspire à se reposer sur la solidité des faits? Et si d'aucuns, malgré la violence de la commotion actuelle, ne s'étaient pas encore dépouillés d'une timidité malfaisante, d'un optimisme aveugle que la réalité effraie, il conviendrait de leur dire avec Chamfort : on s'effraie des partis violents, mais ils conviennent aux âmes fortes, et les esprits vigoureux se reposent dans l'extrême. Dans le cas d'Anvers, que les Alliés s'en souviennent!

Depuis cinquante ans, Anvers était en tête dans la course aux accroissements de tonnage. Vers 1850, à peine valait-il la moitié de Hambourg. En 1864, Liverpool, Londres le traitaient en cadet; Hambourg et même Rotterdam ne l'eussent pas admis comme égal. Dix ans plus tard, Anvers les battait tous. Avec l'unité allemande, Hambourg prospéra davantage, et Rotterdam en eut sa part. Malgré cela, de 1870 à 1900, le grand port belge par l'ensemble de son tonnage-navire (entrées et sorties réunies) n'est que de 3 500 000 tonnes derrière Hambourg, et légèrement en deçà de Londres et de Rotterdam.

A l'aurore du xx[e] siècle, l'industrie allemande connaît un renouveau de fortune. L'ascension du tonnage anversois s'en ressent, et le voilà, de nouveau, qui l'emporte sur ses rivaux par l'allure de sa progression. De 1900 à 1912, il put, sur les graphiques témoins de sa vigueur, tracer une ligne ascendante : excelsior, excelsius. Par une progression de 12,38 millions de tonnes-navire (entrées et sorties réunies) il dépasse de plusieurs longueurs et Rotterdam et Hambourg et New-York.

Toutefois, faut-il encore remarquer que ces chiffres demeurent sans signification véritable s'ils ne sont pas com-

pris et interprétés en raison de la complexité physiologique de l'organe dont il s'agit. La statistique, malgré ses apparences rigides, parle une langue souple. Un chiffre, même en matière économique, c'est tout, ce n'est rien, suivant son adaptation aux réalités, ce qui n'implique aucune inexactitude de ses nombres.

Avant la guerre, dit Schumacher, l'équilibre instable entre les grands ports était ainsi établi : Hambourg, 24 ; Anvers, 23,9 ; Rotterdam, 23,2 ; Londres, 25,05.

Si, de 1900 à 1912, l'augmentation au profit d'Anvers fut de 12,38 millions, elle ne fut que de 12,04 pour New-York ; 11,45 à Rotterdam et 10,21 à Hambourg ; 9,15 à Liverpool ; 6,65 à Londres.

Pour que cette statistique fût mieux qu'une température générale et comparative, elle devrait traduire la vie du port. Ces chiffres ne disent pas l'essentiel, la quantité des marchandises, qui, seule, pourtant, importe. Le port d'Anvers, qui comme toute réalité humaine ne vaut que d'un point de vue relatif — n'est-on pas toujours le pauvre et le riche de quelqu'un? — serait mal jugé si l'on s'en tenait à ces seules données statistiques.

La Belgique et la Suède, seules, calculent le tonnage net d'une manière spéciale. Les chiffres s'en trouvent forcés de 13 à 15 p. 100. D'autre part, il est exact que certains navires qui font escale à l'aller et au retour sont comptés deux fois dans les statistiques anversoises. Chaque navire qui touche une escale figure au compte des entrées et des sorties. On l'inscrit donc deux fois dans les chiffres statistiques, et encore une fois dans la statistique du point extrême de son parcours[1]. M. Stubmann, directeur de l' « Union des Armateurs allemands », peu suspect de sympathie pour Anvers, après examen approfondi de la statistique anversoise, reconnaît que cette inflation n'est que de 300 000 tonnes sur 23,9 millions. C'est peu.

1. Schumacher, *loc. cit.*

Plus encore. Au lieu du tonnage net, après examen critique, il faut analyser la nature des marchandises et leur provenance.

Organe d'une fonction qui l'a créé, le port est un moyen de distribution. En lui se centralise le problème des transports. Qu'ils soient rapides et fréquents, variés et constants, surtout bon marché, voilà l'essentiel. Quelques centimes de compression dans les tarifs suffisent à influencer le pouls de cet organe puissant et si délicat. La vie des ports est sensible aux moindres influences, dès qu'il s'agit du prix du fret, des moyens d'apport ou de départ, parce que sa condition est d'ordre commercial, c'est dire physiologique.

Hambourg et Anvers renseignent sur cet aspect de leur existence.

Hambourg,	en	1890	reçoit	(en 1 000 tonnes)	7 599 (100)
—	—	1900	—	—	14 432 (190)
—	—	1910	—	—	22 109 (291)
—	—	1912	—	—	24 757 (325)

Dans les mêmes périodes.

Anvers	en	1890	indique	—	4 707 (100)
—	—	1900	—	—	7 892 (168)
—	—	1910	—	—	16 217 (345)
—	—	1912	—	—	18 157 (386)

Mais, il faut ajouter à ce dernier chiffre plusieurs centaines de mille tonnes de céréales, de charbons de soute et d'autres produits qui ne figurent pas dans la statistique.

Il convient de remarquer dans ces chiffres la progression rapide. Hambourg paraît l'emporter par le trafic des marchandises, encore que la statistique hambourgeoise ne donne pas une impression exacte à cause de la part considérable de la houille dans les échanges. Et, cependant, son avance sur Anvers diminue, aussi bien d'une manière absolue que relative. La suprématie de Hambourg, c'est la valeur des marchandises qui passent par ses quais. Et, derrière lui, vient, immédiatement, Rotterdam, s'il s'agit du poids, Anvers, si la valeur importe.

La question demeure composée d'un ensemble impres-

sionnable, malgré l'immensité de ses proportions ; il faut comprendre le contraste dont est faite la santé d'un grand port. La masse de sa consommation exige un équilibre parfait. C'est un ogre capable de digérer d'énormes quantités de trafic, mais dont l'hygiène ne cesse d'être exigeante. Le déséquilibre peut résulter de causes infimes dont les effets se mesurent aux masses qui précipitent leurs mouvements. Il y a similitude de situation avec celle du cuirassé qui glisse vers le bassin où il flottera pour la première fois. Par le jeu d'un équilibre mathématique, il obéit au premier signe..., et glisse. Toutefois, un léger déplacement du centre de gravité entraînerait une catastrophe.

La nature des trafics caractérise les ports; le seul examen des quantités est trompeur. Ainsi, l'observation en devient plus instructive. La fortune d'Anvers n'est pas née de l'homme. Bien plus, elle força les obstacles dont la politique avait semé sa route. Mais, de cette même main, il peut encore périr, et c'est bien là que l'Entente se trouve devant un problème capital, qu'il s'agisse de ses intérêts ou de son honneur. La tour Eiffel domine la Seine de son parfait équilibre. Des milliers d'hommes s'acharnèrent à le réaliser. Et, cependant, il est dans cet agencement telles pièces qui tenacement limées et détruites permettraient par une rupture d'équilibre d'entraîner l'écroulement de toute cette architecture.

L'économie nationale, d'une part, l'économie mondiale, de l'autre. Entre elles, un port, image du pays qui le contient : production surabondante, hinterland immédiat consommant à peine une faible partie de ses produits. Brisez ou faussez le jeu normal d'un tel organe, ce serait une catastrophe.

Organe d'une fonction, Anvers dessert un hinterland immense. Étudier ce port sans tenir compte de l'arrière-pays serait superflu. Bien plus, il ne suffit pas de connaître l'organe et sa fonction, mais encore la vie qui leur est commune. Le point de vue d'école serait, ici, néfaste. La

vie ignore les systèmes rigides. Ainsi, le port d'Anvers répond-il aux exigences naturelles des régions placées derrière lui. C'est là que se rencontrent, et non pas seulement pour s'harmoniser, les vues du technicien et de l'économiste. Ce dernier considère la possibilité des transports comme condition de vie d'un pays. Que deviendrait une contrée enrichie par la nature, et, pourtant, incapable d'échanges : un diamant ignoré, enfoui dans sa gangue au fond des terres. Que serait un port, bien construit et tout autant armé, mais privé d'hinterland naturel : un moteur sans carburant. Ainsi Zeebrugge. Sans doute voit-on, tel Singapour et, en partie, le Havre[1], jadis Londres par rapport au continent, des ports vivre de leur rôle d'intermédiaire maritime. Mais, c'est une exception. La loi demeure dans son ordre logique et naturel : de l'hinterland naît le port, et du port les lignes maritimes, elles-mêmes capables de galvaniser l'activité des deux. L'hinterland propose-t-il de transporter sa marchandise, qui empêcherait l'offre d'exister? Dans la concurrence moderne, point de proposition intéressante sans preneur. C'est toute la raison du progrès. Plus une région est active, et grande sa production, plus sa richesse augmente, et avec elle ses besoins. Potentiel de dépenses, ils provoquent l'effort vers un « mieux-être », celui-ci trouvant un allié naturel : le désir de jouir, fût-ce de biens dont la forme demeure encore imprécise. Remontez de cent ans en arrière et dessinez, en pensée, la carte des innovations sociales. Qu'il s'agisse de moteurs ou d'idées sociales, de formules nouvelles du bien-être, en dernière analyse, c'est l'expression d'un « hinterland ».

1. Le rôle de Singapour diminue sans cesse.

XIII

LE RÔLE DES ARMATEURS DANS LA LUTTE ÉCONOMIQUE

La formule : faire la guerre économique, acceptée à dose massive, sans tempérament, conduirait à la ruine. Dans la guerre militaire, elle-même, s'agît-il de stratégie ou de tactique, ceux qui l'ont conduite et dirigée, depuis quatre ans, savent qu'il existe des atténuations réciproques dont la loi suprême demeure l'intérêt réciproque aussi des belligérants. Il arrive que l'avantage des adversaires soit un ménagement momentané. La lutte économique implique un problème plus complexe, aux formes innombrables, dont beaucoup demeurent inconnues, comportant en années ce que la plus longue guerre vécut en mois. Elle relève de conditions essentielles qui nécessitent de la souplesse. L'hinterland continue-t-il de déverser ses produits sur les quais d'un port, et que vous ayez chassé des mouillages voisins le pavillon qui, d'abord, y flotta le plus puissant, il arrivera qu'un autre armement lui succédera, organe d'une fonction qui le réclame. Les pavillons anglais et français peuvent vaincre, aux portes d'Anvers, les couleurs allemandes, jusqu'en 1914 apparentes maîtresses. C'est affaire de volonté. Toutefois, comme l'a rappelé M. J. Charles-Roux, un correspondant danois du *Berlingske*

Tidende dut exprimer son étonnement, lors d'une visite qu'il fit, à Hambourg, au mois de juin 1916, à M. Ballin. « Je pensais trouver le directeur de la *Hamburg-Amerika Linie* à son appartement privé où ses loisirs involontaires lui permettraient de demeurer ; mais, au contraire, on ne pouvait le rencontrer que dans le vaste établissement de la *Hamburg-Amerika Linie,* lequel ressemblait à une ruche bourdonnante, rempli de gens affairés, avec ses portes battant continuellement, et le tic-tac des machines à écrire.

« Ce n'est pas chose facile que d'arriver jusqu'au directeur. Les barrières bureaucratiques de fil de fer barbelé, parfaitement organisées, avaient presque complètement épuisé mon stock personnel de mots, lorsque, finalement, le petit mot « Danemark » (*mirabile dictu),* produisant l'effet d'un canon de 42 centimètres, abattit la forteresse.

« J'attendis longtemps, tandis que mes lettres d'introduction étaient présentées au directeur, et je fus, enfin, conduit librement, à travers toutes les portes battantes, jusque dans le cabinet de travail de l'homme qui, peut-être plus qu'aucun autre, a mis en pratique les mots de Guillaume le Navigateur concernant l'avenir de son empire sur l'Océan, et a gagné l'amitié du Kaiser, l'homme qui choisit comme devise : « *Mein Feld ist die Welt* » et dont l'œil surveille tous les intérêts allemands d'outre-mer.

« Je suis presque votre compatriote », me dit aimablement M. Ballin, après les premières salutations.

« ...Veuillez excuser la longue attente qui vous a été imposée. Nous sommes très occupés, ici, bien que l'ennemi et quelques neutres pensent que la marine marchande allemande est lentement, mais sûrement, en train de se détériorer dans nos ports[1]. Naturellement, la guerre actuelle,

1. Le gouvernement français a, depuis, eu des preuves qu'en 1917, M. Ballin, à moins de plus de bluff encore, n'eût pas tenu le même langage qu'en 1916. Il y avait bien en chantier des navires, mais les *mêmes* navires..., parce que l'armée avait absorbé une partie du personnel des chantiers maritimes. Les exigences de la guerre sous-marine

la plus grande et la plus sanguinaire et, par conséquent, aussi la plus stupide de toutes les guerres connues dans l'histoire, a amené un certain manque de clarté quant à notre situation maritime. Vous connaissez le point de vue allemand : nous combattons afin que la liberté des mers et notre situation de puissance coloniale puissent être telles que nous ne soyons plus obligés « de vivre comme des « locataires de l'Angleterre. »

Qu'est-ce à dire?

C'est-à-dire que, malgré la perte par saisie d'une partie importante de son tonnage, malgré l'avenir incertain qui l'attend, la *Hamburg-Amerika Linie* construisait, dès juin 1916, le *Bismarck*, le plus grand paquebot connu, 56000 tonnes; le vapeur à turbines *Tirpitz*, 30000 tonnes; trois autres vapeurs de 22000 tonnes. Et M. Ballin ajoutait : « Nous n'avons pas moins de neuf vapeurs en cours de construction au chantier Vulcan, à Brême, et quatre de ces bâtiments, ayant chacun une portée en lourd de 18000 tonnes, seront les plus grands cargos du monde. Il y a quelques jours, nous avons passé aux chantiers de Flensburg, où se trouvent déjà trois grands cargos mixtes en construction pour notre compte, la commande de deux bâtiments de 13000 tonnes. Deux cargo-boats de 17000 tonnes, destinés au trafic du canal de Panama, sont construits pour notre compte par Texklenburg, de Gestmünde.

« La *Hamburg-Sudamerikanische* fait contruire le *Cap-Polonio*, sister-ship considérablement perfectionné du *Cap Trafalgar*. Le *Norddeutscher Lloyd* a mis sur cale, à Dantzig, deux grands vapeurs rapides, le *Columbus* et l'*Hindenburg* de 35000 tonnes, ainsi que le *Munchen* et le *Zeppelin* de 16000 tonnes chacun, et douze bâtiments d'environ 12000 tonnes. L'*Afrika Linie* fait construire six

avaient complété l'œuvre de mort dont devint victime l'optimisme de M. Ballin. Il y eut, en effet, nombre d'*U. B.* envoyés sans retour au fond des eaux. Il fallait trop souvent les remplacer.

vapeurs, la *Hansa* huit et la *Kosmos* dix, dont les caractéristiques varient entre 9000 et 13000 tonnes.

« Ces chiffres, même s'ils sont incomplets[1], — car je n'ai pas en mains les détails concernant les nouvelles constructions des autres compagnies, — prouveront que ceux qui sont intéressés dans la marine marchande n'ont pas l'intention de se croiser les mains sur les genoux, après la guerre. Nous savons, en effet, que nous aurons, peut-être, à soutenir une guerre économique acharnée, lorsque les Compagnies maritimes de nos ennemis d'aujourd'hui s'allieront pour nous combattre. »

Sans prendre à la lettre les déclarations de M. Ballin, mais en rappelant que le tonnage maritime allemand en construction, avant la guerre, est passé de 556345 tonneaux, en 1910, à 1345877 tonnes, en 1913, dont 458755 ont été terminés au cours de cette même année, les partisans de la lutte économique, et sur le cas d'Anvers, croient-ils vaincre, et spécialement dans ce port, par des manifestations velléitaires? Il convient de raisonner la question tonnage d'après la conception qui en fait un élément de l'organe vivant qu'est un port, de la fonction qu'est la vie de l'hinterland. A ce titre, c'est ici qu'apparaît la signification véritable du tonnage[2].

1. Nous croyons pouvoir leur opposer les plus extrêmes réserves. De source particulière, mais certaine, nous avons su que ces chiffres sont forcés, d'abord, et qu'ensuite toutes ces constructions sont demeurées en l'état. La guerre sous-marine nécessita une forte soustraction de main-d'œuvre et de matières premières. Ce fut au détriment des chantiers maritimes. Retenons, cependant, les indications de M. Ballin. On se fortifie en estimant son adversaire, même au-dessus de sa force. Consulter notre article du *Correspondant : La guerre sous-marine et l'opinion publique allemande* (25 juin 1917).

2. L'essor des armements allemands fut rapide :

	Années.	Capital (en mark).	
Hamburg-Amerika Linie. . . .	1847-1906	450 000	100 000 000
Hamburg-Sud-Amerika	1871 —	3 750 000	11 250 000
Kosmos.	1872 —	5 000 000	11 000 000
Deutsch-Australische D. G. . .	1880 —	4 000 000	12 000 000
Chinesische Küstenfahrt. . . .	1887 —	1 000 000	3 000 000

A quoi sert-il de sous-estimer l'ennemi? Que nous a-t-il valu, si longtemps, de l'avoir fait dans le domaine militaire?

M. J. Charles-Roux calculait l'effort allemand, dans la concurrence du tonnage, à 31 navires construits, en 1914, jaugeant 202 395 tonnes; 31 navires, en 1915, de 255 736 tonnes, plus les navires sur cale, au début de 1914 : 887 122 tonneaux.

Le tonnage auquel l'Allemagne a travaillé, en 1914-1915, serait de 1 345 353 tonnes sur lesquelles, d'après le

	Années.	Capital (en mark).	
Deutsch-Levante-Linie	1889-1906	1 500 000	6 000 000
Deutsch-Ost-Afrika Linie . . .	1890 —	6 000 000	10 000 000
Rhederei A. G.	1896 —	200 000	2 000 000
Alster	1898 —	400 000	1 660 000
Hansentische D. C.	1899 —	200 000	2 000 000
Continentale Rhederei A. G. . .	1899 —	600 000	500 000
Union	1903 —	6 000 000	6 000 000

En vingt ans, le tonnage de la marine marchande allemande a augmenté de plus de 100 p. 100.

Comparativement, et en tonnes nettes :

	1891.	1911.	Augmentation en p. 100.
Allemagne	1 416300	2 888 290	103
Angleterre	8 933 500	12 240 700	37
France.	786 600	1 325 100	68
Belgique.	72 905	166 420	128

Par rapport à la marine marchande du monde entier :

			En 1891 p. 100.	
Le pavillon	anglais	flottait sur	46,8	du tonnage mondial.
—	allemand	—	10,1	— —
—	français	—	4,6	— —
—	belge	—	0,6	— —

L'accroissement rapide des capitaux investis dans les compagnies allemandes fut suivi d'un égal accroissement de dividendes. 396 millions de marks ont donné, en 1911, un dividende moyen de 8,7 p. 100, et, en 1912, de 11 p. 100, avec une part aux amortissements dépassant 60 p. 100 du bénéfice brut. Les réserves se montaient à 37 p. 100 du capital. En 1914, l'Allemagne comprenait environ 200 compagnies de navigation avec 5000 navires dont plus de 2000 à vapeur. Fin 1912, la flotte marchande anglaise comprenait 20878 navires, jaugeant 19 146 742 tonnes brutes.

Politiken du 27 mars 1916, il aurait été achevé 556996 tonnes, en 1914-1915, ce qui porterait à 778357 le montant des constructions allemandes, au 1er janvier 1916.

Bref, si la guerre avait pris fin en 1917, l'Allemagne aurait eu en mains, suivant M. J. Charles-Roux, outre ses anciens navires, les bâtiments achevés en 1914 et 1915, d'après le *Politiken*, 566996 tonnes, plus ceux qui l'ont été en 1916, approximativement 150000 tonnes; ceci, si l'on tient compte des bâtiments en chantier (environ 800000 tonnes), lui permettrait de compter sur plus de 1500000 tonnes de navires neufs, dans un délai relativement court, à supposer que le tonnage des bâtiments entrepris en 1916 soit égal à celui des bâtiments achevés au cours de cette même année. La situation était telle, lorsque le Reichstag projeta une « loi de restauration de la flotte ». Elle ne pourra qu'accroître les ressources qui viennent d'être énumérées. L'opinion publique outre-Rhin est unanime. Ouvrez le *Frankfurter Zeitung*, le *Berliner Tageblatt*, le *Reichsanzeiger*, la *Rheinische Westfalisch Zeitung*, le *Vorwærts*, partout une préoccupation domine, classée en ordre d'importance, à la place qui convient : l'après-guerre économique, non pas suivant des projets chimériques qui recherchent des appuis extrême-orientaux, dont pas cent hommes, chez nous, ne possèdent la notion et ne connaissent la psychologie exactes, mais en forgeant, d'abord, l'arme qui permettra, au cœur de la coalition, notre ennemie, de commander... au lieu de parler.

L'Entente comprendra-t-elle que la solution des projets de lutte économique se trouve en Europe, d'abord[1], parce que c'est en Europe que réside le cœur de l'opposition antigermanique dont Anvers doit devenir un levier essentiel.

L'armateur voit-il exactement la situation? Raisonne-t-il son cas comme solidaire de l'évolution des ports? Quoi

1. Et nous ne perdons pas de vue le rôle croissant de certains continents lointains. Encore faut-il considérer aussi le point d'application de cette force.

de plus mobile qu'un navire, de plus immobile qu'un port, de plus immuable qu'une position géographique? Et, malgré cela, tous trois demeurent solidaires.

Le navire serait-il aimant, et la marchandise limaille, le problème capital, objet de ces pages, se trouverait renversé. Et, pourtant, sans armateur pas de port : des lignes régulières, permanentes, fréquentes, multiples, variées, lui sont indispensables. Que deviendrait l'organisme vigoureux, nourri d'un sang riche que propulse un cœur solide si, subitement, les artères cessaient d'emporter l'afflux, les veines de rapporter le sang désoxygéné? Physiquement, la machine éclaterait; physiologiquement, elle se décomposerait. Sortir de là, c'est méconnaître le sens de la question. Un port, être vivant, peut mourir.

La demande de tonnage ne se déplace pas à volonté. C'est l'axe de toutes vos constructions. Seule, la chimère pourrait s'en passer. Cette offre de l'armateur tend à l'immutabilité, et tout autant cette demande des expéditeurs; elles sont solidaires l'une de l'autre.

Schumacher, en analysant les échanges dont Anvers est le centre, souligne l'importance du trafic franco-belge pour les lignes maritimes allemandes touchant Anvers. Il l'évalue à 40 ou 50 p. 100, un cinquième de l'aliment des lignes allemandes à la sortie des ports du Nord[1]. Aussi, le devoir des Alliés apparaît lumineux. S'ils s'unissent, y compris la Belgique, qui par le *Lloyd Royal Belge* s'est engagée résolument, pourquoi ne l'emporteraient-ils pas sur l'Allemagne? Faire une guerre économique, c'est, d'abord, s'attribuer la suprématie par l'initiative dans la libre concurrence. Tout autre procédé ne paraît que de l'orthopédie économique.

Berlin, avant la guerre, témoignait d'un sens aigu des réalités. Un organisme particulier, dont l'influence grandissait l'action nationale, avait-il besoin de l'appui gouver-

1. Malgré ce qu'en a dit Schumacher, il n'en reste pas moins qu'une part du trafic allemand allait aux navires britanniques et autres.

nemental, qu'aussitôt la diplomatie agissait. C'était l'union dans l'action. L'Entente doit, elle aussi, grouper ses forces par le libre jeu des initiatives privées que soutiendront les services officiels. Pour certains Alliés, cela ne suppose qu'un tête-à-queue. Aussi bien constatez comment les principaux armateurs allemands, en l'espèce des sociétés puissantes, surent diviser leurs concurrents. Ils aiguillèrent sur Rotterdam une partie de l'activité qu'ils eussent pu concentrer dans Anvers. Ce n'était qu'une parcelle de l'ensemble, mais encore était-ce maintenir une porte ouverte : Rotterdam pourrait remplacer Anvers. Le principe établi, restait que le pavillon allemand eût-il opté pour le port hollandais, la marchandise ne l'aurait pas nécessairement suivi. L'histoire de l'effort néerlandais en faveur de Rotterdam le prouve. Toutefois, depuis que la guerre vint immobiliser Anvers, Rotterdam comme la Hollande s'enrichirent des dépouilles de leur voisine. Si la Haye a pratiqué une politique hérissée de difficultés pour l'Entente, ce n'est pas sans relation avec le présent et l'avenir commerciaux...

Rotterdam, avant la guerre actuelle, n'était pas équipé pour l'emporter sur Anvers. Redisons-le, la situation eût pu différer, si les Néerlandais s'étaient inspirés de la politique qui, par exemple, au Maroc, fit créer un seul grand port, Casablanca, et non plusieurs organismes susceptibles de nuire à l'avenir marocain et français par une concurrence fratricide[1].

Quoi qu'il en soit, Rotterdam fourbit ses armes, depuis bientôt quatre ans. Des constructions énormes prolongent son armature, et la complètent.

En temps normal, déplacer le trafic *naturel* qu'attirait la place d'Anvers n'eût guère été possible. Mais, vint la guerre et, avec elle, le « Choix de la Belgique[2] ». Que l'on constate, sur le cas d'Anvers, ce que signifie l'attitude du peuple belge. Puisse l'Entente méditer ce cas si ty-

1. Rotterdam et Amsterdam.
2. Voir le chapitre V.

pique. Il illustre toute une histoire. Il s'agit moins d'en convaincre les gouvernements qui passent, que l'opinion des peuples qui demeurent. Dans le plateau de la balance où s'additionnent les qualités actives de nos contributions interalliées, pour quel chiffre figure l'appoint de la Belgique? L'histoire militaire des six premiers mois de la guerre, sur ce point, ne restera pas muette. Elle ne le sera pas non plus sur la valeur des résistances civiques qui entourent la droite des armées ennemies, engagées de la Suisse à la mer du Nord, d'une atmosphère de méfiances, de risques, d'imprévus. L'Allemagne, en Belgique, opère sur un terrain miné; si la fougasse tarde d'exploser, c'est que l'heure n'en est pas encore venue. L'appoint des États-Unis sur nos lignes en peut décider. Puisque la Justice garde en nous des féaux sincères, c'est l'occasion d'étudier le cas d'Anvers; il est symbolique.

Toutefois, malgré tant de circonstances commerciales que l'occasion rendit favorables à Rotterdam, malgré l'effort qu'y dépensa l'Allemagne, et malgré le risque qui en résultait pour l'indépendance hollandaise, le trafic d'outre-Rhin ne put, à sa guise, comme le fantassin, changer son fusil d'épaule. Les armateurs allemands savaient qu'ils ne pourraient, malgré tout, sans un grand effort d'adaptation, sur les quais de Rotterdam trouver l'aliment varié, riche et abondant qui galvanisait l'activité anversoise. Les industriels germaniques savaient combien difficile serait l'entreprise, et qu'Anvers, pour eux, signifiait un fret dont les avantages ne se retrouveraient pas aisément.

Certes, sur ce fait, se vérifie la complexité du problème : nuire à l'ennemi sans tuer ceux qui, dans l'Entente, au point de vue politique sont les plus désintéressés.

Problème ardu! car l'Allemagne prouva, dès avant la guerre, sans y manquer depuis, de quelle ténacité elle est capable.

Détourner le trafic allemand sur Rotterdam entraînerait des sacrifices lourds et durables. « Soit, pourront dire

nos ennemis, nous acceptons la lutte, l'occasion est unique de se libérer. » Et, s'ils en ont le moyen, — seule l'Entente, par la victoire, peut le leur interdire — sur les routes terrestres qui mènent à Anvers, les Allemands multiplieront les barrières, surtaxes à l'entrée, surtaxes à la sortie. Par elles, ils canaliseront vers Rotterdam le flot dont la pente naturelle gagne Anvers. Si la paix ne nous est pas assez favorable (elle reflétera la fortune de nos armes, et, aussi, la sagesse de notre union), nos armateurs devront accepter la lutte, à Rotterdam, c'est-à-dire sur un terrain plus favorable à l'ennemi.

Il importe de ne pas méconnaître la constance germanique qui s'est tant manifestée durant la guerre. Qu'on en juge, d'après ce simple rappel.

En novembre 1916, la IXe armée allemande opérait, sur le Danube, sous les ordres du maréchal von Mackensen. Le sort de Bucarest était en jeu. Que fit le chef ennemi? Il renouvela la manœuvre tentée, en Belgique, deux années auparavant. Jusqu'au 19 août 1914, les trois armées von Hausen, von Bülow et von Klück étaient demeurées tapies, derrière la Gette et la Meuse. Les armées French, Lanzerac, Langle de Cary s'échelonnaient sur la Sambre, la Meuse et la Semoy. Le 19, l'ennemi s'ébranle, converge, en pivotant sur sa gauche, établie à Dinant, pour venir par Mons, Valenciennes et Cambrai tomber sur notre flanc et nous imposer la retraite en nous débordant. — En Valachie, Falkenhayn, la Ire armée roumaine enfoncée, glisse sur le flanc gauche de la IIe, et par une vaste manœuvre enveloppante, où sa droite parcourt dix fois plus de chemin que sa gauche, cherche à enlever les bases du général roumain Averesco. Si bien que, sans forcer la comparaison, en novembre 1916, comme en août 1914, le grand état-major allemand appliqua fidèlement la méthode du maréchal von Schlieffen [1] :

1. Le maréchal von Schlieffen reprit dans un article fameux, intitulé *Cannae*, le thème que réalisa, en 216 avant Jésus-Christ, Annibal qui écrasa les forces supérieures que lui opposèrent les consuls Paul-Emile et Varron. C'est devenu le thème favori de la stratégie allemande.

l'encerclement par les deux ailes. La guerre de position a fait naître une tactique nouvelle qui, depuis la bataille de Champagne (25 septembre 1915) à la bataille des Flandres (31 juillet 1917), en passant par Verdun et la Somme, est allée en se perfectionnant. Aux méthodes d'attaque des Alliés, l'Allemagne répondit par des mesures défensives nouvelles et d'inégale efficacité. Mais, toutes les fois que, par la force des choses ou la réussite de ses plans, l'adversaire a dû reprendre la guerre de mouvement, il s'est borné à recommencer sa campagne de 1914, en France. Ainsi; en mai 1915, Mackensen rompit les lignes de la IIIe armée russe sur la Dunajec, tandis qu'Hindenburg attaquait sur la frontière prussienne pour encercler, en Pologne, le gros des armées moscovites. Ainsi, en octobre, quand le même Mackensen se jettera sur la Serbie, la diplomatie allemande s'assurera le concours de la Bulgarie pour qu'entre les deux branches de cette tenaille le petit peuple slave ne puisse plus s'échapper. Ainsi encore, quand les généraux Morgen, Kosch et Kühne pointent leurs épées vers un même centre : Bucarest.

Il s'en fallut de peu qu'au mois d'août 1914, la manœuvre de Schlieffen ne réussît. Le fait qu'elle ait recommencé, deux ans plus tard, montre que le premier échec n'enleva pas à l'Allemagne sa confiance dans ses méthodes. Malgré qu'il eût échoué, à Mons et dans la trouée de Charmes, son état-major crut pouvoir aboutir devant l'armée moldo-valaque[1]. Et il aboutit. *La conception fondamentale de la stratégie adverse fut éprouvée tant qu'elle obtint la victoire.* Or, cette suite dans les idées ne diffère pas, qu'il s'agisse pour l'Allemagne de lutte armée ou de concurrence pacifique.

Par ce rapprochement emprunté à l'une des pages émouvantes de cette guerre, que l'on devine ce que fera l'Allemagne, amenée dans l'arène des compétitions commerciales, où nous escomptons trop tôt sa défaite.

1. *Le Mystère roumain et la défection russe*, CHARLES STIÉNON (Plon, éditeur, Paris).

Oui ! si l'Allemagne, contrainte par les circonstances, doit d'Anvers se transporter, définitivement, à Rotterdam, elle y sacrifiera les millions par dizaines, convaincue que, par une guerre de tarifs, elle aiguillera sur Rotterdam les produits que, naturellement, Anvers attirait. L'armement adverse devra y accepter la lutte sur un terrain défavorable à ses intérêts. Si, en même temps, les armateurs d'outre-Rhin gardent un monopole de fait dans leurs ports, avec l'appui de l'empire et par un trafic accru de l'apport oriental (Autriche, Russie, Provinces baltes), ils escompteront la victoire.

Lorsque, rapprochant Hambourg, Rotterdam, Anvers et le Havre, nous recherchions les caractéristiques de leur trafic, il nous arrivait de constater que, grâce à des circonstances politiques, la situation de Rotterdam était rendue meilleure que celle d'Anvers par rapport au Rhin. Pour les marchandises qui prennent le chemin de fer, Anvers l'emportait, malgré les ristournes. Mais, quatre ans de guerre ont permis à Rotterdam de développer des installations propres à ce trafic. En quelle mesure l'Allemagne, grâce au *dumping*, ne modifierait-elle pas ces circonstances? Fallût-il même handicaper Hambourg et Brême, si l'économie impériale en était fortifiée, on favoriserait Rotterdam avec le concours, tout acquis, j'en augure, des accommodements néerlandais. Ainsi, la maison serait déménagée, et dans quelle mesure Anvers pourrait-il retrouver d'une main ce qui lui aurait été pris de l'autre? Lés Allemands prévoient la perte des cargaisons franco-belges que leurs navires enlevaient à Anvers. Mais, compensation, les vaisseaux battant pavillons alliés n'emporteraient plus les charges originaires d'outre-Rhin, dont s'empliraient les cales allemandes. A Anvers, la part du pavillon allemand était égale sinon inférieure à l'apport de marchandises germaniques.

L'Allemagne peut, à la rigueur, se passer d'Anvers qui parviendrait à vivre sans les navires allemands, mais non sans le transit pour et d'outre-Rhin. En ce point du

conflit, la lutte devient intéressante. Le jeu des adversaires se précise dans sa complication apparente. Les industries française et belge, accrues, provoqueront, si elles le veulent, un puissant appel du fret. A l'Angleterre d'y répondre, à la France de l'imiter. Puissent-t-elles entendre la voix d'un des leurs.

« Le problème de l'organisation de nos transports maritimes se pose avec une exceptionnelle gravité, disait, peu de temps avant de disparaître, M. J. Charles-Roux. La question dépasse les cadres de la conflagration européenne; elle deviendra surtout intéressante lorsqu'il s'agira de jouir des bienfaits d'une victoire chèrement payée, en utilisant les routes commerciales du monde. » Paroles sages, qui seront entendues si l'Entente, et surtout la France, veulent moissonner après leurs sanglantes semailles.

La flotte mondiale, aux premiers jours des hostilités, jaugeait 48 millions de tonnes. L'Angleterre y figurait pour 21 500 000 t. et 14 395 navires, la France 2 192 vaisseaux et 2 498 000 tonnes. Aux Anglais restent 20 651 862 tonnes et 14 151 navires (novembre 1916), tandis que les Français subissaient, alors, déjà, une diminution de 560 000 tonnes.

La construction chez les neutres[1] est active, mais l'Entente devrait compter sans l'apport scandinave. Ne se doit-elle pas un tonnage mesuré à sa taille?

La marine marchande des États-Unis profite d'une

1. En 1915, en Norvège, les 18 chantiers les plus importants ont construit 84 bâtiments d'un ensemble de 61 000 tonnes. Grâce aux chantiers nouveaux, on estime la production annuelle à 75 000 tonnes brut. Le Danemark, en 1915, a construit 47 679 tonnes. D'autres chantiers surgirent. — En Suède, un seul chantier acceptait, en 1915, la commande de 100 000 tonnes de vapeurs. De nouveaux chantiers commencent à travailler. — La Hollande, en 1915, se renforçait de 40 unités, ensemble 121 000 tonnes. Malgré ses pertes, la marine néerlandaise comprenait encore (1915) 459 navires avec 1 366 500 tonnes, et 91 unités étaient en construction. — L'Espagne s'exerce à ne pas déchoir. Alphonse XIII lui communique de son ardeur. On s'y essaye à fusionner les flottes de *La Valenciana de vapores*, de *Ferer Peset Hermanos*, de la *Tintere* et de la *Navigacion Industria* en une seule compagnie la *Transmediterranea*, au capital de 100 millions de pesetas.

modification à l'article 5 du *Panama Act*. Les navires étrangers, même construits depuis plus de cinq ans, sont admis au bénéfice de la nationalité américaine. Ce fut un appoint immédiat de 132 navires, d'une jauge brute totale de 476621 tonneaux. Au 1er juin 1916, la flotte américaine se trouva de la sorte augmentée de 520000 tonneaux. Et les constructions nouvelles sont devenues fébriles. Les États-Unis consacrent à l'accroissement de leur flotte commerciale cinq milliards de francs pour la construction d'un tonnage d'environ 4500000 tonnes. Dans un an, ils posséderont la deuxième marine marchande du monde.

En France, ce pouvait être une occasion d'éprouver une méthode nouvelle : la liberté des initiatives dirigées et soutenues par l'État. Il ne m'appartient pas de juger ce qui fut fait. Une autorité reconnue en cette matière, M. J. Charles-Roux, a exposé cette question, en 1917, dans la *Revue des Deux Mondes*. Il assurait ne pouvoir signaler avec trop d'insistance le danger d'après-guerre pour la marine marchande française [1].

1. A ce propos, comment ne pas s'étonner du contraste entre les résultats financiers obtenus, depuis la guerre, par les armements français, d'une part, neutres et alliés, d'autre part? Les circonstances actuelles qui, par la disproportion entre l'offre et la demande, ont provoqué une hausse incroyable du fret, n'ont pas également, semble-il, servi tous les pavillons. Le dividende distribué par les diverses compagnies de navigation en témoigne.

En Norvège, la *Kloster*, de Stavanger, a payé 2103 p. 100 à ses actionnaires. L'*Est Asiatique Danois*, dont le capital est de 44 millions de francs, a réparti, en 1917, 19800000 francs, soit 45 p. 100.

La *Holland Amerika*, en 1915, distribuait 50 p. 100; en 1916, 50 p. 100; en 1917, 25 p. 100.

La ligne transatlantique *Norvégienne-Américaine* déclare, en 1917, 20 p. 100.

D'une manière générale, les compagnies scandinaves, en 1917, ont distribué entre 25 p. 100 et 70 p. 100.

Chez les Alliés, la *Nippon Yusen Kaisha* donne, pour 1917, 23 millions de dividende, soit 50 p. 100. La *White Star Line* répartit, en 1917, 18750000 francs, ou 20 p. 100. La *Cunard* donne 10 millions 052 015 fr., c'est-à-dire 20 p. 100.

Au contraire, la *Transatlantique*, les *Messageries maritimes*, les *Chargeurs Réunis*, la *Sud-Atlantique*, les *Transports maritimes*, la *Compagnie*

La Grande-Bretagne, du 2 août 1914 au 1er janvier 1917, aurait perdu au moins mille navires, jaugeant 2 300 000 tonnes, que la saisie de bâtiments ennemis compense en partie. D'après le *Lloyd's Shipping Register* du 12 novembre 1916, 2 282 769 tonneaux se construisaient sous sa surveillance. Le Bureau Maritime Américain assure que, en 1916, l'Angleterre a fourni le plus fort contingent de bateaux neufs avec 619 000 tonnes, contre 500 000 mis à l'eau par les États-Unis. L'armement s'y acharne à relever le tonnage national.

M. Lloyd George assura que « le nouveau tonnage construit, en 1915, fut de 685 000 tonnes, et 538 000, en 1916. Dans le premier semestre de 1917, on produisit 480 000 tonnes.

« Le tonnage acquis dans les derniers six mois (à compter

mixte, soit les six principaux armements français dont le capital total représente 157 000 000, ont distribué, en 1917, 17 695 000 francs, soit 11 p. 100. Reste à en déduire les impôts des finances. C'est donc au plus 10 p. 100, pour une industrie essentiellement irrégulière en ses rendements. Il ne faudrait pas non plus croire que des réserves latentes, accumulées par des artifices de comptabilité, aient absorbé ce qui n'apparaîtrait pas dans ces chiffres-là. D'ailleurs, il y aura tant de vides à combler dans la flotte marchande française que l'avenir, même avec de sérieuses réserves financières et au prix où montent toutes choses, n'a rien de séduisant.

Ainsi, la seule *Nippon Yusen Kaisha* donne 23 millions de francs à ses actionnaires, la seule *White Star* leur distribue 18 750 000 francs, quand les six plus grandes compagnies d'armement françaises réunies donnaient à leurs bailleurs de fonds seulement 17 millions.

De telles constatations s'imposent au moment où, en vue d'un avenir difficile, il va falloir que nous établissions le bilan de nos possibilités économiques, au moment aussi où nous devons étudier les moyens de comprimer, en toutes choses, nos prix de revient nationaux et interalliés.

Tandis que toutes les nations sont agitées d'une sorte de fièvre de constructions navales, la presse française, ce n'est pas nous, constate que la France se laisse distancer. Le mois de mai 1918 aurait été marqué, en Allemagne, par un nouvel accroissement des chantiers de constructions maritimes. Ainsi, à Hambourg, deux sociétés, la *Elberneft* et la *Norderneft*, s'associent aux banques de la place. On oppose ce qui se fait de part et d'autre sans pouvoir conclure, en vue du renouveau français, en notre faveur.

jusqu'en juillet 1917) atteint 1 420 000 tonnes, dont 1 100 000 construits en Angleterre. Le total pour l'année serait donc de 1 900 000 tonnes, et ceci n'est qu'une addition aux grandes constructions navales. »

Le Japon possédait (1917) 2 146 vapeurs, jaugeant 1 004 000 tonnes. Sur chantier, il a 132 vapeurs d'un ensemble de 593 000 tonneaux. Le Bureau Maritime des États-Unis pense que le Japon a dû accroître sa flotte, en 1916, de 250 000 tonnes, soit trois fois le chiffre atteint par ses chantiers navals, en 1915. Bref, les trois pavillons américain, anglais et japonais auront lancé, en 1917, environ 3 millions de tonnes.

L'Italie n'est pas demeurée inactive. Avant la guerre, sa marine marchande avec 1 875 navires et 1 767 916 tonneaux se classait la quatrième, après le Japon, dans le rang des marines alliées. Un consortium de constructeurs maritimes italiens a mis en chantier 13 navires : 100 000 tonnes, en tout.

La Belgique, des Alliés actuellement capables de compter sur mer, est la plus éprouvée. Il ne lui reste rien. « Rien » est un mot d'emploi fréquent lorsqu'on parle, maintenant, de la Belgique économique. Son avenir n'en contraste que davantage avec le présent. Elle s'est créé une marine marchande. Sa signification au regard du port d'Anvers exige que nous en parlions dans un chapitre spécial. Le réservant pour ajouter aux preuves de survie belge, je n'en retiendrai, ici, qu'une indication globale. Au 2 août 1914, la flotte à vapeur belge comprenait près de 350 000 tonneaux de jauge brute, réduits par circonstances de guerre à moins de 150 000 tonneaux. Depuis, le *Lloyd Royal Belge* s'est constitué pour prouver que la Belgique, malgré les circonstances de guerre, ne renoncera pas à sa part du service des mers.

Dans le cas où l'emporterait l'idée simpliste d'une guerre économique divisant le monde en deux, ce que l'ennemi arracherait à Anvers tomberait dans l'escarcelle néerlandaise. Dût le gouvernement des Hohenzollern indem-

niser ses armateurs, il soutiendrait ainsi une concurrence irritante et, à la longue, capable de remettre du trouble dans l'atmosphère politique en voie de s'apaiser. Le commerce néerlandais n'y risquerait, d'abord, que rendre son indépendance nationale chaque jour plus contraire aux convenances germaniques, et le monde ne se remettrait pas à feu et à sang pour cette indépendance qui ne fut pas sans accommodements. Il se pourrait aussi qu'un jour vînt où, Rotterdam ayant aidé à vaincre Anvers, l'Allemagne s'en désintéresserait, comme d'une cartouche brûlée, et, par la suppression combinée des indemnités à ses propres armateurs, des tarifs différentiels[1] à l'entrée et à la sortie, favorables à la Hollande, du *dumping* aux effets caméléonesques, rabattrait sous son fusil le gibier jusqu'alors volontairement éloigné de Brême et de Hambourg. Si je ne résistais au désir d'exposer un nouveau rapprochement militaire, je rappellerais aux Hollandais ce que, dans la bataille, l'état-major d'Hindenburg nomme : la manœuvre en deux temps.

En matière maritime, l'Angleterre ne cesse d'être impérialiste. Concentrer sur le Royaume-Uni la grande part, sinon l'intégralité, du trafic des dominions et colonies britanniques, voilà le dernier mot d'une politique égoïste. Pour y arriver, on réservait aux lignes du Royaume-Uni le meilleur de l'effort national, et les services de la poste et des voyageurs atteignirent un rare degré de perfection. Ports d'attache ou d'escale étaient anglais, d'abord, et seuls anglais, encore[2].

Au contraire, que faisait le gouvernement de Berlin?

Toutes ses lignes postales subsidiées, qu'elles fussent pour l'Extrême-Orient, l'Australie ou l'Afrique, s'arrêtaient à Anvers.

1. Ces tarifs n'existent pas encore. Nous faisons état de leur création à titre de supposition.

2. Les lignes *secondaires* faisaient, d'abord, escale dans les ports continentaux, puis dans les ports du Royaume-Uni, et cela pour le départ, donc à l'avantage de l'Angleterre.

Ainsi, des grands pavillons, Français et Anglais s'abstenaient de fréquenter l'Escaut. Les Allemands en avaient part d'autant meilleure.

Bien plus, les lignes postales d'Allemagne, même non subsidiées, qui gagnaient l'Amérique Centrale et du Sud venaient aussi à Anvers.

Pour les seules lignes de l'Amérique du Nord, les ports allemands se trouvaient avantagés en raison des nécessités du service. Mais on y avait remédié. Un armement américain, sous pavillon belge, faisant partie d'une Conférence Continentale, à laquelle participaient le pavillon néerlandais et certains groupes allemands, y suppléait.

Puisque, en France, et aussi en Grande-Bretagne, quoique dans une mesure moindre, il existe une tendance à considérer Anvers comme étant, avant 1914, une place commerciale allemande, il faut constater, ici, combien Français et Anglais surent faire place nette à leur rivale. Ce n'était pas le mieux qui pût arriver, pensaient nombre de Belges. Parce qu'ils avaient le sentiment de la suprématie allemande et tout autant celui de leur faiblesse, sans abandonner rien de leur fierté nationale, l'abstention de la France et de l'Angleterre les attristait.

Il s'agit peu de vaine sentimentalité. La Belgique, pupille d'un quintuple parrainage européen, sentait que dans la lutte économique cette parenté demeurait sans action. Certes oui, à Anvers, de plus en plus, les Allemands l'emportaient. Était-ce le fait des Belges, ou des Anglais et des Français?

Désormais, armateurs britanniques tout autant que français comprendront-ils que leur rôle doit se mesurer à celui de notre alliance? La rivalité commerciale sera centuplée, au lendemain d'une guerre qui témoigne trop de nos erreurs passées. Il ne s'agit pas d'utopie, mais de rechercher son intérêt personnel en conformité avec celui de son pays, dont l'avenir est, pour un long temps, lié au groupement interallié. Il s'agit de garder la suprématie maritime, après

n'avoir pas perdu la suprématie navale. On y aidera en assurant des relations moins imparfaites entre ports continentaux alliés et dominions et colonies britanniques.

Pour exclure les marchandises allemandes des marchés anglais, la douane peut agir, mais frapper Anvers, sous le prétexte d'atteindre le commerce germanique, reviendrait, d'abord, à nuire aux armateurs de Grande-Bretagne. Ils y perdraient le trafic continental, n'étant plus à même de lutter pour ce fret contre le pavillon ennemi, ce qui revient à dire que les Belges seraient, en fait, rejetés dans les bras de l'Allemagne par le geste même de l'Angleterre.

Les esprits réfléchis, outre-Manche, ont compris que le temps n'est plus où un port tel qu'Anvers pouvait dépendre, pour ses relations avec une région quelconque du monde, d'un trafic par transbordement, à l'entrée ou à la sortie, dans un port du Royaume-Uni. Avant cette guerre, un seul cas pareil existait encore. D'Anvers en Nouvelle-Zélande il fallait passer par l'archipel britannique. Encore s'y ajoutait-il que, fréquemment, les lignes au départ du Royaume-Uni valaient mieux pour la vitesse. Mais, déjà, le pavillon allemand était impatient de remédier à cette cause d'infériorité dont il entendait libérer le continent[1].

Ces considérations s'appliquent, surtout, au transport des voyageurs. Pour les marchandises, au contraire, les frets d'Anvers l'emportaient, dans bien des cas. Une fois de plus, le bon marché exceptionnel du grand port belge se manifestait victorieusement.

C'est le cas d'en appeler à l'intérêt bien compris de la Grande-Bretagne, membre de l'Entente. Les chargeurs anglais auraient une tendance à s'impatienter de cette supériorité, que, pourtant, les seules lois économiques assuraient à l'industrie belge. De là à prendre des mesures artificielles qui y remédient, certains n'ont pas hésité. Ce sont

1. Je remarque, cependant, que, pour le Canada, les Allemands ne luttaient pas. Quant à l'Australie, le *Norddeutscher Lloyd* semblait vouloir abandonner la lutte de vitesse.

ces expéditeurs d'outre-Manche qui voudraient forcer leurs armements nationaux à coter, sur le marché d'Anvers, les mêmes frets qu'en Angleterre. Mais, alors, la loi de l'offre et de la demande demeurant maîtresse, qui pâtirait, sinon, d'abord, le pavillon britannique, la Grande-Bretagne ensuite, et l'un et l'autre dans la personne morale de l'Entente ? Ce serait la ruine des intérêts maritimes anglais sur le marché d'Anvers.

Le sentiment national néerlandais est farouche, mais ne manque pas de perspicacité. Cette évocation pourrait suffire à lui indiquer... les voies.

La santé d'un port dépend de son équilibre physiologique. L'importation ne doit pas dépasser l'exportation. Mieux elles s'équilibrent, plus grande est la puissance d'un port.

La Belgique et Anvers devaient, sous ce rapport, faire un effort tout particulier. Indiquer ce point essentiel du problème, c'est, avant d'en faire l'analyse, maintenir uniforme la direction de cette étude à travers les développements divers qu'elle comporte.

XIV

INSTALLATIONS ET VOIES D'ACCÈS

Organisme complexe, considéré en lui-même, détaché par la pensée de la circulation constante qui en fait le cœur, recevant d'une part ce qu'il rend de l'autre, un port apparaît synthèse de trois éléments essentiels. Ses installations propres et les voies qui y conduisent, sa position, antichambre ou porte de sortie de l'outre-mer ou d'un hinterland, forment sa substance même. Organe musculaire, d'abord, le cœur de l'animal jouit d'une irrigation sanguine qui lui est propre et son innervation, moins spécialisée, possède encore un caractère personnel. Il doit, à la fois, suffire à l'organisme dont la vie palpite en lui, et s'assurer sa propre existence inséparablement liée, pourtant, au corps qu'il anime.

Si la comparaison parfaite, elle-même, porte encore en elle une insuffisance, sinon une inexactitude, celle que nous maintenons entre la vie d'un port et l'existence d'un être vivant n'en demeure pas moins conforme au fait. Elle ne se retrouve pas, ici, pour un besoin d'école.

Anvers est un des premiers ports du monde et, cependant, le port lui-même en est le moins favorable élément. Sa position au milieu des terres l'avantage pour les motifs exposés plus haut. Et nous disions aussi que d'un abord

facile sur une distance de 70 kilomètres, là où l'Escaut est devenu un bras de mer — les navires peuvent y avancer à toute vapeur — les 18 kilomètres restants rendent la fin du voyage, ou son début, difficile. Entre le Kruisschans et Anvers, surtout, la navigation devient délicate. Devant le fort Philippe, le fleuve forme un coude si prononcé que les bras qui y aboutissent tracent un angle aigu. Flot et jusant se creusent deux voies distinctes, alors que, d'habitude, leurs amplitudes s'aident pour ouvrir la passe. Le courant du flot, remarque M. C. Smeesters[1], est précipité sur la rive gauche le long du fort Sainte-Marie, tandis que le jusant est rejeté vers la rive droite par le saillant que forme le polder de Melsele. Au lieu d'une passe unique, continue et navigable, voici deux *schaars*[2] que sépare un seuil.

Devant Anstruweel, nouveau coude, encore en angle aigu. La rive droite, sur toute l'étendue de la rade anversoise, est léchée par le courant. Arrivées à l'aval du coude, les eaux se rejettent brusquement vers la rive opposée. Avec un rayon de courbe qui ne dépasse pas 400 mètres, le virage devient manœuvre délicate, puisque le coup de barre total nécessite un ralentissement d'allure, juste à l'instant où, augmentés par la courbe, les courants entraînent le navire.

Contre ce danger, le Gouvernement proposa de creuser au fleuve un lit nouveau : d'Anvers à Kruisschans. C'était la « Grande Coupure ». Régulariser le fleuve, lui donner une courbure la plus large possible, assurer contre la rive droite 10 mètres de profondeur à marée basse, allonger les quais de 8 600 mètres en eau profonde, rendait le projet séduisant, malgré son prix élevé. C'est alors qu'apparut le danger de soumettre le fleuve à un régime nouveau. On tendait à la ligne droite, alors qu'il est sinusoïdal par essence. Et nous revenons, ainsi, toujours à l'idée origi-

1. *Loc. cit.*
2. Passes.

nale de cette étude : il n'est, ici, question que d'une vie dont la physiologie pourrait rendre certaines mesures dangereuses, sinon mortelles. Malgré la splendeur et la puissance de ses chênes, la forêt en a vu mourir, frappés par la foudre : c'est la guerre, — vidés de leur sang par une trop large blessure de l'écorce : c'est l'économie politique faisant de médiocres expériences.

Devant une opposition croissante, le projet de « Grande Coupure » fut ajourné, un moyen terme choisi. On creuserait de Kruisschans à Anvers un canal large, pourvu de grandes darses[1]. Finalement, on s'en tint à deux petites coupures, si bien qu'on enlèverait de leur raideur aux courbes d'Anstruweel et du fort Philippe. La manœuvre deviendrait moins délicate, les deux courants du flot et du jusant s'uniraient : un chenal unique en naîtrait. Dans le même but, on rapprocherait les rives, près de Kruisschans. Ce projet donnerait à Anvers 11 000 mètres de quais en eau profonde, 44 000 mètres de quais dans les bassins. On en resterait, sans cela, à 16 kilomètres de murs de quais et perrés. Moyennant une dépense de 120 millions, Anvers allait devenir, peut-être, le plus remarquable port du globe. — Mais, vint la guerre..., et la Belgique fit son choix...

Supprimer les dangers de collision, c'est accroître la sûreté des transactions. Permettre aux navires d'aller, partout, à pleines hélices, c'est augmenter la rapidité des transports. L'un et l'autre sont des compresseurs de revients. La valeur commerciale en va sans dire.

Il faut, ici, constater ce que l'on remarquait en suivant la route difficile par où passa Anvers, au cours des temps modernes. Et Hermann Schumacher dit[2] : « Le seul fait que, depuis 1648, les deux rives de l'*embouchure* de l'Escaut sont aux mains de la Hollande, et que cette dernière n'a naturellement que peu d'intérêt à se mettre en

1. Bassins.
2. Page 17, *loc. cit.*

frais au profit du port concurrent de Rotterdam et d'Amsterdam a exercé une influence paralysante. Pour que l'on fît quelque chose, la Belgique a dû se décider à supporter tous les frais... En outre, et surtout, l'union a manqué du côté belge même. Le contraste violent entre libéraux et cléricaux s'est emparé de la décision relative à l'avenir d'Anvers. La rive droite est aux mains d'une administration communale libérale, la rive gauche d'une administration provinciale cléricale. »

Un Allemand en fait la remarque.

Comme Allié, nous croyons entrevoir l'union complète des Belges pour leur résurrection nationale[1]. Les Pays-Bas ont, cependant, pris l'engagement d'effectuer le balisage et l'éclairage de la partie de l'Escaut qui se trouvait sur leur territoire. Qu'en firent-ils? A peine d'en mourir, la Belgique dut supporter, seule, des charges dont le royaume voisin se désintéressa. De 1850 à 1895, les Belges ont dépensé, pour la navigabilité de l'Escaut, 25 620 000 francs, et encore 21 370 000, jusqu'à 1912.

La Hollande remarque-t-elle combien, depuis 1914, sa personne devient désirable pour l'Allemand? Ses richesses accrues, au cours des quatre dernières années, ne diminueront pas la concupiscence germanique. Les Belges lui diraient volontiers : *Experto crede Roberto,* mais ne souhaitent certes pas à leur voisine d'en faire l'expérience.

Que faire, ici, sinon projeter un maximum de lumière sur un fait qui s'impose? L'Entente doit réaliser, enfin, une véritable union. Sous l'occupation allemande, les communes d'Anvers se réunirent en une Commission intercommunale. Le malheur aiderait-il les Belges à mieux voir leurs intérêts? Qu'ils les comprennent en fonction de l'alliance

1. Pour supprimer les effets néfastes de cette rivalité politique intérieure, le Président de la Chambre de Commerce d'Anvers, M. Corty, proposa que le port d'Anvers relevât d'un organisme autonome. Il comprendrait vingt-neuf membres, dont deux délégués de la province, et le reste, par parts égales, réparti entre l'Etat, les communes d'Anvers et la Chambre de Commerce.

où ils figurent avec honneur, et que l'Entente considère Anvers comme un précieux instrument de suprématie dans l'après-guerre.

Et ces compromis, ces tergiversations, ces mesures, simples demi-mesures d'autant plus malvenues qu'elles contrastaient avec la taille gigantesque d'Anvers, n'empêchèrent point qu'on consentît de grandes dépenses. Jusqu'en 1914, l'État paya pour ce port 350,11 millions de francs[1], la Ville 131 700 000. Bref, le capital national engagé dans le port d'Anvers par un pays qui n'est que le vingtième de la France s'élève à 480 000 000. Si Anvers n'était la Belgique, et réciproquement, de tels crédits n'eussent pas été accordés. Mais, c'était « semer l'or pour tout le pays ». Ainsi apparaît, une fois encore, la sinistre lueur qu'évoque la ruine d'Anvers. Il s'y trouve engagé, tout à la fois, avenir et honneur, ou ruine et disqualification morale. La Belgique et ses alliés choisiront.



Un port mondial : deux êtres qui se superposent, puis s'unissent et se confondent, comme un amalgame. La nature réclame le concours humain. La meilleure terre, faute d'un soc, que serait-elle? Mais faire un port, suppose autant d'années qu'au chêne pour couronner la forêt.

Il convient de retenir les projets d'agrandissement d'Anvers dont la guerre empêcha l'exécution. Ces 34 000 mètres

	Millions.
1. Péages payés aux Pays-Bas	40,00
Améliorations de la navigabilité de l'Escaut	49,15
Quais Van Dyck, Jordaens	13,00
Quais du Kattendyck et du Rhin, écluse du Kattendyck	1,10
Construction des anciens quais de l'Escaut (3 500 m.)	88,10
— nouveaux — — (2 000 m.)	19,75
Transaction avec la Société anonyme du Sud d'Anvers	4,95
Expropriations 1900 à 1904	24,50
— pour le Bassin-Canal (Loi 3, III, 1906)	83,66
— pour la construction du fleuve (Loi 3, III, 1912)	25,90
	350,11

de quais et ces 507 hectares de bassins nouveaux, l'avenir d'Anvers, que supposent-ils? Une augmentation du double dans le trafic que conditionne l'accroissement du transit. C'est affaire de transports, c'est, surtout, question d'hinterland. A quoi bon bâtir une maison vaste si le maître n'en peut remplir les murs de vie multipliée? On le voit, le maintien quantitatif et qualitatif de l'ancien hinterland n'est pas tout le problème d'Anvers. Son développement prévu et justifié par l'accroissement antérieur suppose encore une activité accrue. Et que sa solution est délicate! Elle réclame le concours de l'Entente dans l'indépendance belge scrupuleusement respectée, car les lèvres des Brabançons ne sauraient s'en déshabituer.

Mais, pourquoi parler d'Anvers comme d'une arme aux mains de l'Entente, par l'intermédiaire de la Belgique, si d'autres ports demeuraient capables d'en mieux remplir le rôle? Le meilleur emploi du plus capable, voilà notre formule politique d'après-guerre, comme on aura tâché d'y réussir, mais trop longtemps en vain, au cours des hostilités. Aussi bien, dans ce secteur côtier, indispensable aux échanges mondiaux, que limitent Hambourg et le Havre, n'est-il pas de port, autre qu'Anvers, capable des mêmes services interalliés?



Depuis 1517, l'œuvre de François I[er] prouva le coup d'œil du maître. Et la grande guerre, elle-même, lui fut propice; en parlant d'elle, les chiffres devinrent éloquents.

Comme la ville qui l'entoure, le port est né de contributions successives. La qualité de l'arme s'en ressent. Mais le Havre n'en a pas moins de grandes ambitions. Elles sont légitimes. On lisait, plus haut, l'évolution superficielle de cette place commerciale, depuis 1914, tandis qu'apparaissait la précarité de son origine. Les hostilités ne dureront pas toujours, le pays et les hommes reviendront aux disci-

plines sociales. Avec la vie normale, étrangère aux rudes lois de guerre, non seulement la France, mais l'Europe, mais le monde retrouveront, rechercheront, en tout cas, leur loi d'équilibre. Aussi bien, comparer l'oûtillage du Havre et celui d'Anvers ne vaudrait qu'au cas où tous deux se trouveraient également favorisés par la géographie et le courant normal du continent dont ils sont les organes.

Et, de ce point de vue, le Havre n'apparaîtrait-il pas l'élu, qu'encore sa fonction demeurerait précieuse à l'économie française et interalliée.

Le Havre se trouve à la même distance d'Anvers que Brême, et Anvers est au centre du trafic maritime de l'Europe septentrionale : il est placé le plus à l'ouest dans cette partie du continent. Le Havre est trop au sud, rejeté hors la route que les relations anglo-allemandes déterminent avec les pays d'outre-mer.

Dès lors, comment le Havre et Anvers se concurrenceraient-ils, sinon loin dans l'hinterland? Il faut remonter jusqu'en Suisse pour constater l'incertitude des courants naturels. L'exportateur de lait condensé et de fromages peut y hésiter; l'importateur helvète de tissus, de coton, de café et de riz l'imiterait, à la rigueur. Rien ne justifiait donc la politique étroitement mercantile qui provoqua, non sans raison, d'ailleurs, l'ironie des Allemands. Nos ennemis, depuis quatre ans, en quête des moindres fissures apparues dans le bloc de l'Entente, ont souligné cette forme contradictoire d'une amitié franco-belge incapable d'obtenir le renoncement à des institutions archaïques de l'époque mercantiliste, et directement dirigées contre Anvers. Que les Allemands s'accordent à désigner le danger du laisser-faire pour Hambourg et Brême dans leur concurrence avec Anvers, se comprend. L'Allemagne et la Belgique sont ennemies. Les tarifs préférentiels allemands lutteront contre l'attraction naturelle d'Anvers. Qu'ils en souffrent eux-mêmes pour frapper les Belges se comprendrait aussi, mais que les rapports franco-belges, sur ce point spécial, s'en inspirent,

qui n'y verrait un étrange démenti aux protestations d'une amitié, si vraie, pourtant, qu'elle agirait mieux si ceux qui la partagent étaient, l'un et l'autre aussi, mieux instruits.

Regardez la carte, descendez les fleuves, suivez les rivières, longez les canaux, parcourez les voies ferrées, où voyez-vous entre le Havre et Anvers contradiction naturelle? Autour de Bâle, seulement, la rivalité pourrait exister. Mais, de combien cela pèse-t-il dans notre avenir commun? Et si, sur ce point, l'accord n'était pas spontané, pourquoi plus longtemps agiter des projets de lutte économique? Mieux vaudrait avouer que les égoïsmes étroits refuseront aux soldats l'appoint de leurs sacrifices. Bien plus, apercevez-vous en quoi, économistes, industriels, commerçants, votre concours serait un sacrifice? Après un tel cataclysme et de pareilles souffrances vous n'aurez dans l'avenir qu'à recueillir les profits du bien général. Certes, une économie interalliée bouleversera quelques particularismes. Et pour qui donc nos armées auraient-elles combattu?



D'un même point de vue, le sort de Dunkerque importe. En 1913, 1 984 000 tonneaux de jauge net quittaient ses quais. Il en est allé 1 264 000 en Grande-Bretagne. Le « trans-Manche » demeure donc la spécialité dunkerquoise. Ce n'est pas là, nécessairement, que se marquerait la concurrence d'un grand port. Par année, 88 navires, seulement, quittent Dunkerque pour une destination *non française*, en dehors de l'Europe. Que cet organisme importe au pays qu'il honore, il va sans dire. Dunkerque, c'est de la gloire, et qui dans l'Entente ne le comprendrait pas? Mais, ce que l'Entente comprendrait moins encore, ce serait de voir l'intérêt interallié compris sous l'angle étroit d'une collectivité locale et restreinte. Notre alliance doit aider à la prospérité de Dunkerque, mais elle se trouvera dans l'épanouissement de la France et non contre elle, dans la

sûreté politique et militaire du pays, non à son détriment.

En 1912, les exportations de Dunkerque comptaient 636 000 tonnes, dont 156 000 de charbon. Défalcation faite des envois aux colonies nationales, et la houille demeurant comprise, il restait 350 000 tonnes[1].

Il convient, en effet, de noter à part l'intervention coloniale française dans l'activité des ports métropolitains. La loi agit en assurant des avantages à ce trafic, qu'il s'agisse d'entrée ou de sortie. Si bien que la « droiture coloniale » est plus nocive encore que la surtaxe d'entrepôt, l'une et l'autre rempart artificiel qui nuit au progrès en supprimant une cause d'activité nationale. Lorsqu'à l'abri de mesures pareilles un pays sommeille, s'ensuit-il que ses concurrents l'imitent? Et c'est ainsi qu'on se voit, un jour, devancé par la constance laborieuse des voisins. Ceux-ci ont souffert des mesures protectionnistes sans que leur bénéficiaire s'en soit trouvé renforcé. Les découvertes de la balistique se fussent-elles arrêtées parce qu'un roi eût soustrait son pays aux recherches scientifiques? N'eût-ce pas été la meilleure manière, sous prétexte de pacifisme, de livrer désarmées à l'ennemi des populations perdues par l'incompréhension du Prince? Ainsi, l'Indo-Chine profite-t-elle, en dernière analyse, d'une « droiture coloniale » qui élimine des rivaux, capables, cependant, de l'avantager par leur compression des revients, incitant la Métropole au même effort? La démocratie demeure, en fin de compte, l'effort pour le bien-être de tous. Est-ce d'elle de nuire aux intérêts de la collectivité par une élévation des revients?

Hermann Schumacher reconnut l'avantage de Dunkerque dans le trafic des matières premières, destinées à l'industrie textile française. Même cause, même effet. Dunkerque retrouve, ici, la supériorité naturelle qu'il nous fallait, ailleurs, reconnaître à Anvers. Aussi bien, apparaît-il, une fois encore, comment certaines décisions

1. Schumacher, *op. cit.*

protectionnistes demeurent inopérantes, sinon même nuisibles à ceux-là qu'on prétendit aider.

Simple observateur, mais libéré de tous principes d'école, l'étude de l'activité dunkerquoise nous étonne. Comment s'est-il fait, bien qu'il fût traité comme fruit en serre, que ce port n'ait cessé de reculer? L'exercice 1911-1912 et le suivant indiquent, même pour les laines, dont, pourtant, un certain monopole naturel lui semblerait acquis, une diminution sensible et constante, depuis 1894-1895, l'exercice 1904-1905 seul excepté[1]. La vigie de Dunkerque ne compta jamais moins de navires franchissant ses passes qu'en 1912-1913.

Sans en rechercher les causes plus spéciales (Dunkerque est, malgré tout, un élément secondaire dans cette étude d'ordre (interallié), comment n'être pas séduit par l'aspect que présente la concurrence internationale tendant à la spécialisation qui suppose, d'abord, la concentration? Vraiment, on eut raison d'en faire la remarque : le club des grands ports mondiaux devient de plus en plus fermé. La clientèle en subit l'attraction, comme aussi, dans un autre ordre, infime, elle témoigne de l'attrait qu'exercent les grands magasins. Ceux-ci ne cessent d'accroître leurs installations, ce qui n'indique aucune décadence. C'est encore une formule de la compression des revients, pierre fondamentale d'une saine économie, condition indispensable des démocraties progressives et prospères.

Plus grande est la maison[2], plus fidèle sa clientèle. On n'en conçoit que les variations progressives.

L'artifice ne supplée pas la nature, et, malgré la douane, les tributaires des grandes routes maritimes tiennent à leurs traditions.

1. Schumacher, *op. cit.*

2. L'Allemagne concentra ses dépenses sur un petit nombre de ports auxquels elle donna une importance de premier ordre. De 1880 à 1890, Hambourg a dépensé 350 millions de francs ; de 1830 à 1905, Anvers engageait 260 millions.

Mesure-t-on la gravité du dommage subi par Anvers, depuis quatre ans que ses quais sont désertés, son hinterland immédiat livré aux tentatives de la dissociation nationale qui alternent avec les assauts d'une destruction systématique et... profitable, pense l'Allemagne.

Schumacher, lui-même, en convient. Si Anvers n'est pas parfait, il demeure, par essence, indéfiniment perfectible. Les projets du gouvernement belge, avant la guerre, en sont une indication précise. L'ennemi doit en convenir, l'énergie tenace peut faire d'Anvers non pas un des meilleurs, mais le premier port du monde[1]. L'Entente, au seuil de la lutte économique d'après-guerre, pourrait-elle par des vues injustes envers la Belgique, néfastes pour sa collectivité, négliger de fourbir une telle arme, et d'en user?

1. On a souvent dit que Rotterdam avait dépassé Anvers pour la manutention des céréales. Il faut, toutefois, remarquer que cette supériorité se constate seulement pour les céréales de second ordre, ainsi l'orge, l'avoine, le seigle. S'agit-il du froment, au contraire, Anvers, alors, l'emporte. Plus encore. Que l'on examine les provenances et l'on verra comment Rotterdam *semble* marquer, en tout ceci, une supériorité. Les froments allemands et russes, ceux de moindre qualité originaires des campagnes voisines immédiates de la mer Noire arrivent surtout dans le grand port hollandais. Mais, fait-on abstraction de ces froments de seconde qualité, le trafic anversois l'emporte du simple au double.

S'agit-il des céréales encore, mais originaires de l'Amérique du Nord, Anvers et Rotterdam se valent. Pour les Indes et l'Australie, Anvers jouit d'un quasi-monopole. Pour l'Amérique du Sud, Anvers représente un trafic double de Rotterdam. Pour la Roumanie et la Bulgarie de même.

On a aussi exagéré l'importance de Rotterdam dans le trafic des minerais. Ce port voit, certes, passer d'énormes quantités de minerai de fer, marchandise d'ailleurs très pauvre, qui se trouve refoulée d'Anvers par le manque de place. C'est surtout le cas pour les minerais originaires d'Espagne et de Suède. Mais, les trafics autrement importants des minerais de manganèse, de zinc, etc., en provenance des Indes, du Brésil, d'Australie, de la mer Noire, aboutissent tous surtout à Anvers.

XV

LA POSITION D'ANVERS DEVANT LE TRAFIC TERRESTRE ET MARITIME

Sœurs rivales, pourquoi entre ces places commerciales l'une ou l'autre l'emporte-t-elle? Réponse constante : la position géographique décide et, pourrait-on dire, la géométrie élémentaire explique.

S'agit-il des lignes maritimes, Hambourg et Brême sont logées dans un cul-de-sac.

L'Allemagne partage avec l'Autriche-Hongrie une égale concupiscence maritime. Celle-ci dans sa ruée vers l'Orient, l'infrangible *Drang nach Osten*, celle-là dans ses prétentions antiscandinaves aspirent à plus d'air vers la haute mer.

Axel Ripke put écrire dans sa revue *La Panthère* : « Six années se sont écoulées, depuis que les États confinant à la Baltique ont proclamé le *statu quo* dans cette mer et, néanmoins, ce temps est déjà si reculé que l'acte n'a guère plus de valeur que l'encre qui devait fixer les décisions des puissances — pour toujours, semblait-il. »

L'Entente voulait les encercler; les Empires centraux cherchèrent le point faible de l'étreinte. A l'Orient, la Turquie les aida ; mais, à l'Ouest? Et le D[r] Albert Ritter écrivit : « Les pays scandinaves, l'Empire allemand... forment une communauté d'États naturels »...

Au Danemark l'Allemagne envie le Jutland qui compléterait sa frontière géographique, les îles qui lui donneraient la maîtrise des détroits septentrionaux, comme par la Turquie elle possède les détroits orientaux. A la Suède la Germanie voudrait enlever l'indépendance pour mieux flanquer la Courlande et la Lithuanie conquises. Quant à la Norvège, M. Ballin ne cesse de répéter qu'il faut sortir l'Allemagne du « triangle humide ». Il lui manque la Norvège, l'Islande et les îles Féroé.

Et pourquoi, sinon que la Pangermanie mesure la faiblesse de ses points de départ vers outre-mer? Pourquoi, encore, garder Anvers, et pourquoi, suivant Schumacher, la date de son entrée victorieuse dans cette place, en 1914, fut-elle le plus grand jour qu'ait vécu l'Allemagne, depuis 1871? C'est qu'Anvers, sur la voie de parcours la plus fréquentée du monde, attire les escales. La voilà intermédiaire obligatoire entre l'Est et l'Ouest, Hambourg et Liverpool, le Havre. Avant qu'Anvers n'en vînt au degré de perfection qui lui donna la cote d'amour, Londres était l'intermédiaire. Anvers apparut son concurrent direct par qui, finalement, les rôles furent renversés. Le continent dépendait des ports anglais. Les armateurs d'outre-Manche viennent, maintenant, sous les murs d'Anvers, malgré eux concurrents de leurs propres ports nationaux.

Sur ce fait, l'Entente vérifiera-t-elle le besoin d'union à laquelle ces pages voudraient servir? La Grande-Bretagne comprit que son intérêt général pouvait n'être pas confiné dans ses ports, et le pavillon britannique, plus actif, tenta de compenser ce moindre à gagner. Ce n'est pas autre chose que la réalisation fragmentaire d'une idée de force, fille d'une idée d'union, qui nous guide ici.

Sans doute aucun, l'industrie allemande, dont on voyait les intérêts, parfois, liés avec ceux de l'industrie belge, devint facteur de la prospérité d'Anvers. C'est l'histoire des syndicats internationaux, c'est aussi la preuve matérielle de la pensée belge, preuve qui ne semble pas super-

flue, même après quatre ans de souffrances partagées.

Multiplicité, variété, fréquence et régularité des lignes maritimes devinrent d'autant plus parfaites que les cargaisons abondaient, comme celles-ci mesuraient leur empressement au bon marché du fret, né de la concurrence qu'elles-mêmes provoquaient. C'est un cercle, mais à l'inverse des ports artificiels, il s'agit d'une évolution logique et naturelle. Recette infaillible. Voulez-vous un bon port, donnez-lui un trafic abondant qui enrichira l'hinterland par le bon marché du fret, né de l'abondance et de la multiplicité des lignes. Le Bon Sens dira : « Souhaitez-vous une digestion facile? Munissez-vous de bons aliments et d'un bon estomac. » Celui-ci, regrettablement, ne s'invente pas mieux que ne se crée de toutes pièces un bon port. L'estomac solide ne s'imagine guère dans un organisme affaibli, ni le port prospère devant un hinterland limité.

Ainsi, l'Allemagne, parfois malgré elle[1] (ne préférait-elle pas Hambourg et Brême?), aidait à la prospérité brabançonne. Constate-t-on, sur ce fait, dans quelles conditions s'annoncent pour la Belgique les projets de guerre économique? Et ce pays pourrait d'autant mieux inciter d'autres au sacrifice, que la conception d'un pacte économique interallié met en cause une des sources presque centenaires de sa prospérité. Sur ce point, qui reviendra sous notre plume, les divergences s'annoncent, les sympathies s'éprouvent, les préférences se déclarent. C'est l'heure où se tendent les fils du réseau qui, cependant, finira par l'emporter pour l'avenir des libertés que les Belges ne veulent autrement que solides et complètes. Le renoncement n'est, souvent, que capitulation. Les Belges, m'a-t-il paru, si je les ai compris, n'en admettent ni d'un côté, ni de l'autre, et chacun sait leur constante réponse aux suggestions pacifiques d'outre-Rhin. « Que, d'abord, l'indépendance nous

1. S'en rapporter au chapitre XX : la politique des chemins de fer prussiens.

soit rendue avec réparation complète pour le passé et l'avenir. »

D'un point de vue absolu, la situation d'Anvers variant, les statistiques globales l'indiqueraient. S'agirait-il de changements relatifs, cela deviendrait une balance où pèseraient Rotterdam et Hambourg.

Devant une réduction au caractère absolu, l'Entente, sauf iniquité, interdira que les dépouilles anversoises enrichissent Londres ou le Havre, faute de quoi l'Allemagne, chose rare, eût été mesurée dans les réflexions ironiques que lui inspiraient certains aspects de notre alliance. Ne lui en disions-nous pas tout autant, qu'il s'agît du « brillant second » ou de « l'ami turc », et était-ce sans cause? Bref, vous ne concevez pas l'enrichissement ni des Anglais, ni des Français aux dépens du petit triangle de terre belge dont la qualité supplée à la masse.

Des souvenirs historiques pourraient nous mettre en garde. Anglais, il faut réagir contre la tendance traditionnelle de réserver à nos seuls ports nationaux les meilleurs services. Surtout devant l'Empire britannique rénové, cette confédération puissante capable d'enserrer dans ses mailles le globe tout entier, il faut empêcher que ce colosse politique ne pose les pieds dans la fange des iniquités.

Français, la ligne de conduite à tenir paraît simple. La géographie y aide. Paris, eût-on le Rhin, demeurerait près de notre frontière septentrionale. Et, qu'est la Belgique pour nous, sinon, d'abord, dans l'ordre militaire, une flanc-garde à gauche indispensable? Et qu'est le peuple belge, sinon de ceux qui couvrent le monde, le plus proche de nous par la tradition, l'éducation, l'atavisme et, surtout, par l'amour passionné, irrévérencieux même, de la liberté? Et cela demeure vrai pour la Belgique entière, et pour tous les Belges sans distinction. La fronde est leur emblème, c'est aussi, en face d'une histoire si tourmentée, une partie de leur force. Alors, pourquoi, Français, ne considérerions-nous pas cette nation farouche comme un prolongement de

nous-mêmes, sans oublier que cette idée n'entraîne aucune possibilité de subordination? La France, vis-à-vis d'Anvers, n'a guère le choix, à moins de se nuire à elle-même et à son idéal. Elle doit, dans ses mesures économiques, assimiler Anvers à un port français. Rien ne serait plus loin de notre caractère qu'une littérature vaine, aux manifestations sporadiques. Les discours — si souvent témoignages du contraste entre les dires et les actes — nous inspirent trop de mépris. Et, cependant, demeure-t-il vrai que la Belgique, contre son intérêt économique, a choisi le camp de la France, plutôt que celui d'une neutralité simplement défendue d'après la lettre et l'esprit des traités? La Belgique serait-elle, en vain, sortie de son cocon marchand, surgissant de derrière ses comptoirs, jetant aux quatre vents le produit d'un labeur bientôt centenaire, pour resplendir au plus haut du désintéressement national? Citez un traité qui témoigne de son impérialisme? A peine rappela-t-elle que telles bandes de territoire frontière n'en étaient pas moins demeurées siennes, malgré les injustices de l'histoire. Et si des Belges soutinrent des revendications nationales et grand-ducales, ce fut en face des changements internationaux inévitables qu'à moins de notre défaite la guerre entraînera avec elle. Certes, non, la Belgique ne s'est pas sacrifiée pour autrui, formule malheureuse due à des langues inhabiles, qui ne supprimait cependant point la générosité des cœurs. La Belgique a choisi contre sa caisse parce qu'elle met l'honneur pardessus tout. Si ce fait ne devait pas être compris dans son ampleur et avec les conséquences qu'il entraîne, autant vaudrait préférer le royaume des grizlis à celui des hommes.

Lorsque la Fortune — elle seule en est capable — place dans une alliance pareille somme de probité, cette coalition politique doit s'en faire comme un palladium, non seulement en face du monde, mais aussi en face d'elle-même.

*
* *

Sur les lignes maritimes, si importantes soient-elles, les lignes terrestres l'emportent, ici. Moins mobiles, elles demeurent accrochées à la croûte terrestre, immuables et souvent souveraines. L'hinterland est la feuille dont les nervures sont nos routes d'échanges.

A côté d'Anvers, modestes apparaissent les ports maritimes intérieurs de Gand, Bruxelles et Bruges. Ostende, port côtier, et Zeebrugge, port d'escale, le sont tout autant. L'un d'eux, Bruxelles, s'apprêtait à devenir accessible aux échanges maritimes. Ce fut la tâche de la *Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles*. Le trafic principal s'opère par les voies fluviales : en 1911, 9 000 bateaux d'intérieur déchargeaient sur les quais du port 340 000 tonnes de marchandises. A l'exportation, par mer ou canaux, les marchandises de ce port valaient 36 millions, et 50 millions à l'importation. La fortune de Zeebrugge ne s'annonçait pas brillante, malgré que, port de vitesse, il se trouvât bien situé : à cinq heures de Paris, à quatorze heures et demie de Berlin, à vingt-trois de Vienne, à treize et demie de Bâle.

Anvers garde donc, vis-à-vis de l'hinterland belge lui-même, une incontestable suprématie. Il est le port de la Belgique, et l'on pourrait peut-être affirmer que la Belgique, produisant plusieurs fois sa consommation, exporte nécessairement, a une politique conforme, et qu'en la nommant une politique anversoise on demeurerait dans le vrai. Anvers a l'avantage d'être le seul port du territoire économique brabançon, comme Copenhague du Danemark agricole.

Points extrêmes, le Havre et Hambourg ne se rencontrent pas, même dans la profondeur du continent. Moins distants, Anvers et Hambourg sont capables de se contrarier. Les droites qu'ils projettent dans l'intérieur finissent par se recouper. Leurs hinterlands sont, néanmoins,

distincts; mais la politique intervient qui vicie le jeu normal des institutions naturelles. L'Allemagne est plus forte que la Belgique, se dope surabondamment et supporte la contraction qu'entraîne le détournement artificiel d'une partie de son trafic.

La Seine, le Rhin et son annexe le Mein, l'Elbe, délimitent par leur axe trois secteurs entre lesquels se partage l'hinterland européen. Qu'arrive-t-il? Le puissant empiète sur le faible. Hambourg est favorisé par l'artifice des tarifs de chemins de fer; Anvers se maintient et prospère, malgré le *dumping* qui soutient son concurrent, parce que son attraction naturelle finit par l'emporter; souffrant du voisinage de Hambourg, Anvers influe à son tour défavorablement sur le Havre. La loi des sélections opère, malgré que la main de l'homme en bouleverse le champ normal. La France obtiendrait-elle la suppression radicale des tarifs différentiels allemands que les intérêts du Havre s'en trouveraient mieux. La politique de Berlin atteint la France par ricochet. Obtenez, en matière de transports, le retour à une économie saine, et l'Allemagne sera touchée, la France soulagée, la Belgique fortifiée. C'est l'Allemagne qui poussait à l'extrême la formule du *dumping* et ses conséquences, d'où l'ardeur combattive des syndicats allemands à tendance internationale. Ainsi, l'industrie belge, sans attraction française équivalente, et aussi par la politique anglaise se trouva-t-elle rejetée vers l'Allemagne. Supprimer pareille menace « donnerait de l'air » à l'indépendance brabançonne.

C'est en Thuringe, au Nord-Est de la Bavière et dans la Saxe que se produit la véritable concurrence germano-belge.

A côté d'Anvers, Rotterdam. Se place-t-on dans Essen, la distance kilométrique est de 2 kilomètres en faveur du port hollandais[1] contre Anvers; à Bochum, de 4 kilomètres. Mais, à Francfort, Anvers l'emporte de 31 kilomètres, et à Munich, de 30.

1. Cette distance est influencée par le détour que fait la voie ferrée vers Anvers à travers le Limbourg néerlandais.

Je viens de citer des distances kilométriques. Dans la lutte qui se dessine, leur influence n'est pas seule décisive. En effet, le Rhin et son annexe, le Mein, possèdent de considérables ports fluviaux; en provenance ou à destination d'Anvers, les marchandises y passent de l'allège sur le chemin de fer ou vice versa. Ainsi, la Bohême, elle-même, passerait par Anvers, l'attraction hambourgeoise étant moindre. Il en serait ainsi dans le jeu normal des compétitions servies par leurs avantages naturels. L'on pourrait appliquer, ici, ce que Schumacher dit : « L'intervention de l'État ne peut se manifester que par une influence perturbatrice venant troubler l'harmonie vivifiante du monde économique. »

Constatez, une fois de plus, combien une saine politique d'économie sociale, nationale, interalliée repose, avant tout, sur l'évolution naturelle des forces en présence. La puissance d'un groupe social, national, interallié est, ou en tout cas devrait être, la somme de ses énergies individuelles et collectives librement développées. Le rôle des États est d'aider à la plus grande somme de manifestations d'énergie, à leur organisation, au meilleur usage de leurs produits. Il n'est pas sage de contrarier, sous prétexte de contrôle, l'activité nationale. Sur cette alternative se vérifient ses insuffisances. Comprimez les revients, et par là améliorez le sort de tous en l'égalisant... par le haut. En démocratie, serait-on incapable de l'obtenir? Et l'Entente est, par définition et en fait, une démocratie.

La lutte économique, expression moins inexacte que « guerre économique », exige la force pour dominer les influences perturbatrices capables de se manifester au sein d'une coalition. Les gouvernements doivent, chez eux, interdire les effets « contraires ». C'est leur rôle. On ne citera pas un exemple d'État bon commerçant, mais ne désespérons pas d'un État vigilant garde champêtre.

Autant que pareille constatation déplaise aux « stratèges en chambre » de la « guerre économique », il faut cons-

tater que tout le Nord-Ouest de l'Europe participe du même caractère économique. Il possède des populations denses, une activité grande, comme aussi est abondante son exportation. Son pôle économique, c'est la Belgique; c'en est aussi le noyau.

Du point de vue absolu, classée sixième dans la concurrence internationale par sa production d'acier, et quatrième par l'exportation qu'elle en fait, la Belgique, répétons-le, doit vendre au dehors 75 p. 100 du produit de ses aciéries, 95 p. 100 de ses verres à vitre, et tout de même qu'il s'agisse d'armes ou de dentelles, 90 p. 100 de ses glaces, autant de son zinc et de ses ciments, 75 p. 100 de ses allumettes, suivant l'espèce 40 à 60 p. 100 de ses fils, 40 p. 100 de ses superphosphates, et que sais-je encore?

Pour l'activité, la Belgique est le point d'incandescence maxima dans le Nord-Ouest européen. Comparaison assez exacte, puisque, autour d'elle, comme dans l'âme d'un foyer, son voisinage s'illumine des mêmes clartés d'étincelles jaillies sous le marteau. Le Nord et l'Est français, le Luxembourg, l'Alsace-Lorraine, le Rhin. la Westphalie, autant de Vulcains dont l'activité intensément créatrice révèle la puissance, et le centre s'en trouve dans les 1 338 kilomètres de frontières qui délimitent l'infime triangle brabançon.

La conséquence en est naturelle, spontanée; elle est fatale, et, seule, une nouvelle « orthopédie » économique pourrait l'empêcher. Il arrive que la demande de tonnage se produit également intense. Le débit des rivières se mesure à la puissance de leur source et des affluents qui les nourrissent. Ainsi des ports...

XVI

DU RÔLE DU TONNAGE MARITIME ET DE L'ÉQUILIBRE

Jusque maintenant, est apparue la cause initiale de la prospérité d'Anvers : sa position géographique. Il est admis que, organe d'une fonction, l'une ayant un besoin naturel de l'autre, et réciproquement, un grand port, Anvers en ce cas, prospère si l'homme n'en contrarie pas l'évolution normale. Qu'une politique ennemie ou mal comprise puisse tuer cet organisme complexe, si délicat malgré sa puissance, un rapide coup d'œil dans l'histoire des Provinces-Belgiques le prouvera. Et la constatation en sera d'autant plus essentielle qu'il s'agit de diagnostiquer, d'abord, le cas que nous étudions, puis d'en fixer le traitement : l'Entente n'est rien que son propre médecin passant au chevet de ceux des siens qui souffrirent davantage, et le sentiment, dans le cas belge, s'accorde avec l'injonction des intérêts réalistes.

Le 14 février 1916, « les Puissances alliées et garantes » déclaraient que, « le moment venu, le Gouvernement belge sera appelé à participer aux négociations de paix... ; qu'elles prêteront leur aide à la Belgique pour assurer son relèvement commercial et financier. »

Si, depuis, la Russie méconnut sa signature, la France

et l'Angleterre n'en ont que mieux compris l'importance de leurs engagements, et l'Italie moins proche et le Japon si lointain n'ont pas pensé autrement.

Mais il serait superflu que nous, Alliés, aidions à reconstruire la Belgique sans assurer, d'abord, la renaissance anversoise. Sans elle, pas de relèvement belge. Qu'importerait, chirurgiens savants, que par la vertu de vos sages audaces vous ranimiez mon cœur défaillant si, l'ayant fait revivre, alors qu'il cessait de battre, vous oubliiez de libérer ma gorge de l'étreinte qui l'enserrait? C'est ce que ferait l'Entente en réveillant par son appui l'énergie brabançonne sans s'assurer qu'est ouverte la principale porte de sortie : l'accès de la mer demeure l'indispensable condition des victoires pacifiques, autant que des triomphes militaires.

D'autres partagent avec Anvers la suprématie « géographique ». Et, cependant, la primauté lui appartient. C'est que l'inéluctable compression des revients s'impose : Anvers, secret de sa puissance, est le port le meilleur marché du monde. L'Entente s'avisera de ne pas nuire à cette circonstance. Il servirait ses intérêts d'aider à son plus complet épanouissement.

Beaucoup importer ou exporter, mais ne pas, à la fois. beaucoup importer et exporter, voilà qui stigmatise certaines conceptions artificielles qui sévissent sur les côtes de nos pays.

Du Nord descendez à l'Ouest, et l'Europe vous apparaîtra incapable de restituer un équivalent de ce qu'elle absorbe : elle souffre d'un passif aux exportations. Dans un autre langage : le poids volume des marchandises européennes à destination d'outre-mer est notablement inférieur au même poids volume des produits apportés sur notre continent. C'est un immense atelier qui contient les plus habiles ouvriers : sans méconnaître la loi du progrès ils respectent, en en bénéficiant, la tradition. A l'inverse des pays jeunes, comme le Brésil, qui livrait à pleins mar-

chés son or noir, l'Europe manufacture, et sa puissance de transformation est telle que, centre de civilisation, elle le prouve en devant au dehors chercher un supplément de matières premières. Ce qu'elle importe est massif ou volumineux parce que primitif, ce qu'elle rend est multiple de formes, varié en ses espèces : chargement détestable, pense l'arrimeur qui jauge une cale et des pyramides de caisses. Et l'Europe n'apporte sur les quais, à destination d'outre-mer, qu'un ensemble panaché ; le poids, la résistance, la fragilité varient, indéfiniment. Or, l'idéal demeure : le fléau de la balance doit tendre à l'horizontalité parfaite. Comment équilibrer celui des plateaux qui, par un effet naturel de l'économie, est toujours si lourdement chargé ?

Il serait suggestif, partant des plaines valaques ou bessarabiennes, des revers carpathiques ou transylvains, des majestueuses forêts centrales, de raconter l'histoire d'un sac de blé, d'une tonne de pétrole, d'une corde de chêne, d'un chargement d'œuvres affinées. Pour l'économiste leur voyage serait instructif.

Sur les quais de Rotterdam, quel diagnostic fait-on de l'équilibre de ce port ?

Que de cargaisons, et combien homogènes ! C'est du minerai de fer. Il y en a 8000000 de tonnes. A côté, des montagnes de pépites d'or, du plus jaune, et qui s'écroulent dans un murmure : 4500000 tonnes de céréales. Puis, encore des monceaux de houille. On se croirait au cœur du Borinage. Tout autant de pyramides de bois. Que de coups de hache cela représente, et combien d'automnes ne fallut-il pas pour empourprer ces troncs qu'on a tués !

Rotterdam, c'est l'échantillon-type du port primitif qu'eut jamais l'Europe. Économistes en chambre, montez un débris de ces charges sur un socle d'idées toutes faites. Voilà du comprimé de port, de la bonne espèce dont vous croyez que la magie moderne peut peupler les rivages de n'importe quel pays. De l'eau, profonde si possible et pas d'humeur fantasque, des quais, des grues et de grands bruits

assourdissants. Encore y faudrait-il l'essentiel, car un comptoir ne fait pas la boutique.

Et le mal secret de Rotterdam gît là. En 1913, à s'en rapporter au rapport de M. A. G. Kröller, consul général de Roumanie, Rotterdam importait 8 900 580 tonnes de minerais, 4 664 477 tonnes de céréales, 1 378 215 tonnes de bois (le bois de teinture excepté), 1 252 115 tonnes de charbons, 381 300 tonnes de pétrole.

Et, dans l'autre plateau de la balance, que trouvait-on?

En 1913, Rotterdam exporte 3 866 325 tonnes de charbon, coke et briquettes; 864 385 tonnes de fonte et fer marchand; 2 417 200 tonnes de divers. Ainsi, 7 147 910 tonnes exportées doivent équilibrer 16 556 687 tonnes importées : l'apoplexie voisine de l'anémie. Devant le guichet de l'affréteur, on en constate les effets. Et, comment l'éviter, puisque ce beau navire qui entrait avec charge pleine, en rendement total, s'en va plus haut sur flot, gaspillant son temps et sa puissance? Jusqu'au port prochain, qui remplira ses cales à peine occupées, qui paiera la solde de l'équipage, l'amortissement de la carcasse, la nourriture égale des machines, le déficit de temps introduit dans le rendement total du bâtiment en fin d'année, puis au terme de sa carrière?

Là s'explique la suprématie séculaire de celle sur qui la Belgique doit compter. L'Angleterre, de tout temps, évita pareil écueil. Elle n'aima jamais que ses vaisseaux parussent trop hauts sur mer : la stabilité est dans ses préférences. Pour l'armateur, surtout, est vraie la devise : *time is money*. Et voyez combien l'économie politique est peu faite de cloisons étanches qui voudraient compartimenter nos activités. Si l'armement britannique fut, si longtemps, le maître des mers, c'est que le mineur anglais sut manier son pic. Plus la terre crachait de houille, plus, aussi, les ports nationaux s'animaient, plus, encore, les convois se multipliaient, et les départs fréquents variaient leurs destinations, sans oublier la constance.

Alliés français. ces constatations invitent à mieux faire. Aussi bien, ce droit fixe de 1 fr. 20 qui frappait la moindre tonne de houille importée, à qui profitait-il? S'il avait, tout au moins, provoqué la valorisation de cette richesse française si longtemps méconnue : la houille blanche qui tonne, la houille verte qui murmure, ces neuf millions de chevaux hydrauliques demeurés sans emploi et capables par la méthode d'arracher à l'Allemagne le monopole pratique de sa chimie, la supériorité du rendement de ses terres pourtant inférieures, l'abondance des explosifs qui nous aident, aujourd'hui, à ne pas mourir. Pourquoi les Français continueraient-ils de payer 18 fr. 50 la tonne de charbon que le Belge obtenait pour 13 francs, l'Allemand 13 fr. 50, l'Anglais 12 fr. 15? Grâce à ce point de départ faussé, la toile dont se vêt l'ouvrier, le tissu de coton qui sert aux travaux de sa femme, les tissus teints ou imprimés dont elle excelle à faire un chiffon délicieux, malgré leur modestie coûtent plusieurs fois ce que le paye la famille ouvrière en Belgique, en Angleterre, en Allemagne! L'économie politique véritable, celle qui accepte la leçon des faits et n'entend pas imposer des ... « principes » ... consiste à comprimer les revients. La démocratie véritable tend à l'égalité, en allant de bas en haut, et non l'inverse. En 1911, la royauté de 1 fr. 20 pour chaque tonne de houille française atteignit, globalement, 47 220 000 francs[1]. Et comme elle sert de point d'appui pour le levier qui hausse les prix, comment s'abstenir quand la demande est tellement supérieure à la production? On a calculé que chaque franc vingt centimes frappant chaque tonne de houille importée en France coûte à ce pays non pas 39 550 000 tonnes × 1 fr. 20 soit 47 220 000, mais

1. L'élévation des prix du charbon français se justifierait, suivant certains, parce qu'elle permet à quelques charbonnages qui exploitent dans de mauvaises conditions de continuer à soutenir la concurrence. Ainsi, l'intérêt national serait de maintenir des entreprises par ailleurs vouées au déficit! C'est de la tératologie économique.

39 550 000 × 5 fr. 50, ce qui fait 218 250 000 francs, parce que le levier qui mobilise les prix agit et les hausse : des accords spontanés — l'intérêt suffit à les produire, en absolue correction commerciale d'ailleurs — portent à 5 fr. 50, au moins, pour chaque tonne de houille frappée, la hausse résultant de ce protectionnisme néfaste dès que cette tonne de combustible a subi la transformation de ses calories en matières ouvrées et finies. Cette politique n'enrichit pas ; elle n'est que de « l'orthopédie » économique, et ses effets sont néfastes.

L'Anglais, au contraire, sut donc par sa politique charbonnière renverser la balance du tonnage. Aiguillage sagace qui obtint des cargaisons pour les navires vagabonds[1] rapportant des matières premières. Bien plus, comme les faisans vont à l'engrainage, des quatre coins de l'horizon les *tramps* sont accourus, à chaudières pleines, malgré qu'ils eussent à se salir au contact de la houille : l'Angleterre diminuait le coût général de sa vie, améliorait sa balance commerciale, munissait ses usines au mieux, pratiquait une saine politique. C'est d'une vraie démocratie.

Cette caractéristique des ports anglais se retrouve, mais parfaite, dans Anvers. Celui-ci s'est soustrait à la règle commune aux ports continentaux, qui, tous, souffrent d'un déséquilibre, comme on le constatait à Rotterdam, ailleurs encore, au Nord aussi bien qu'à l'Ouest. Anvers, c'est l'équilibre. Rompre cette balance bien répartie et stable, quoique si sensible, ce serait par la main de l'homme porter au chêne vigoureux la blessure dont, tôt ou tard, sa splendeur mourrait. Et, du point de vue moral, puisque les Alliés ont juré de soutenir la Belgique, de lui prêter « leur aide pour assurer son relèvement commercial et financier[2] », le moyen en semble tout indiqué.

1. Les *tramps* sont des navires vagabonds. C'est le portefaix des mers. Ils vont et viennent, suivant le hasard des circonstances commerciales.

2. Déclaration interalliée du 14 février 1916. Signataires : France, Angleterre et Russie, avec l'approbation de l'Italie et du Japon.

C'est une loi que confirme l'expérience : grouper, unir, spécialiser au besoin, voilà comment on l'emporte. Anvers réunit moins parfaitement en lui seul les avantages que deux ports anglais donneraient ensemble. Si l'on néglige la houille dans les échanges, en 1912, Anvers exportait 6 675 000 tonnes poids, Rotterdam 2 903 000. Et l'on n'a pas oublié que la force d'un port, c'est son équilibre, et vous savez que l'Europe importe un tonnage poids supérieur à son exportation poids.

Pour réaliser le bon marché maximum, la vraie politique des démocraties qui tend au bien-être maximum pour le plus grand nombre, il faut obtenir des voies et moyens de transport le plus haut rendement. La rouille ronge davantage les rails, qu'en ligne droite le roulement des convois ne l'use ; l'immobilité, au bord des quais, est plus fatigante pour les navires qu'une navigation active si l'on ne veille aux soins de la carène, aux métaux de la machinerie.

La valeur, à la tonne, des marchandises sortant d'Anvers est supérieure à celle de Rotterdam. De plus, le trafic trans-Manche s'y trouve en moindre quantité que dans les ports rivaux. Et ce plus, et ce moins, c'est encore une source d'accroissement qui va sans dire pour la valeur, et aussi en ce qui concerne la longueur du voyage. Or, un trajet très grand d'une cargaison donnée diminue la proportion du temps perdu dans le déchargement et le chargement. Il en augmente donc les chances de transport à bon marché.

Désormais, apparaît plus précise la cause originaire de cette suprématie qu'il s'agit pour l'Entente de restituer à Anvers. Elle le doit à l'équité, à son honneur, et, disons même à plus encore, car la politique est souvent morale, les Alliés se le doivent à eux-mêmes s'ils n'agitent pas, comme colifichets dans une mascarade, leurs projets, que dis-je, leur décision de lutter contre l'Allemagne sur les marchés du monde. C'est un problème de forces dont la clef se trouve, en bonne partie, dans les plis des couleurs belges. L'union nous donnera la victoire.

Puisque Anvers présentait cette abondance unique d'un fret varié et fréquent, régulier, abondant, riche et aux destinations multiples, armateurs nous l'avons choisi comme port d'attache ou d'escale. L'honnête profit, c'est notre loi. Nous l'y trouvions, surtout, parce que les cales de nos navires trouvaient à se remplir pour le voyage qui commençait aux Bouches de l'Escaut, comme nous savions aussi qu'à l'heure d'y revenir on emploierait notre tonnage disponible, notre tonnage tout entier, ce qui diminuait le pourcentage de nos charges et frais généraux. Ce n'est pas pour une autre raison que les armements préféraient aux ports néerlandais ou britanniques les rives du fleuve où Salvins Brabo sut vaincre Druon Antigon. Le temps de la Fable est revenu, et David espère encore vaincre le Goliath allemand, par-dessus l'Escaut jeter la main tranchée du bourreau, et reconquérir à la glorieuse cité le droit de s'appeler de son nom[1].

Ce phénomène qui caractérise la supériorité d'un port : la surabondance des lignes maritimes régulières, née elle-même du trafic abondant, lui-même fonction d'un hinterland actif, s'accompagne à Anvers d'un certain paradoxe. Ces lignes régulières sont débordées par la demande, qui rejaillit, alors, sur les *tramps*[2], et, si vagabonde que soit leur humeur, le bien-être les civilise : ils entreprennent des services réguliers. C'est là qu'intervint l'initiative des agents anversois et des expéditeurs opérant sur cette place : ils affrétèrent des navires et, dignes de leurs pays, se haussèrent à concurrencer la puissance maritime anglo-allemande.

Si ces pages sont destinées à des lecteurs que l'action

1. *Antwerpen*, nom flamand, signifie *Hand werpen*, jeter la main, et la légende assure qu'Anvers fut fondée sur la place où un jeune pêcheur vainquit en combat singulier un géant qui terrorisait la contrée.

2. *Tramp*, navire qui ne suit pas une ligne régulière, n'assure pas un service régulier. Le *tramp* va d'un port à un autre, au hasard des circonstances commerciales qui lui donnent une cargaison.

passionne, voudront-ils, sur ce fait encore, convenir de l'élément « force » que la Belgique représente au cœur de notre alliance?

Anvers est un instrument que, dans son intérêt propre, l'Entente doit remettre en état, puis fortifier toujours davantage. Cela ne répondra en rien aux idées primitives et naïves qui voudraient couper le monde économique d'après-guerre en deux moitiés, comme depuis le mois d'août 1914. La lutte économique, c'est la suprématie qui s'impose dans les libres concurrences, dût une politique vigoureuse, qu'aura permise la fortune de nos armes, aider à sa rapide et complète éclosion.

Anvers est un port bon marché, les lignes maritimes qui s'y rattachent ou en partent sont nombreuses. L'abondance du fret en est cause. Reste à en déterminer les causes. Ce sera par là même commencer de mieux apercevoir les possibilités et les modalités de lutte économique.

Rivaux illustres, Hambourg, Rotterdam, Anvers se distancent, en dernière analyse, par les conditions d'un équilibre plus ou moins parfait. C'est là que s'affirme leur suprématie.

A Hambourg, la proportion des entrées, par rapport aux sorties, est comme cent à quarante-huit (100 : 48). — Moins favorable est celle de Rotterdam : comme cent est à trente-trois (100 : 33), même, négligerait-on la houille, spécialité peu favorable à la constance du résultat[1], la proportion tombe à comme cent est à seize (100 : 16). — Anvers, au contraire, affirme un meilleur équilibre : ses importations sont aux exportations comme cent à quatre-vingts (100 : 80).

Non sans sévérité, indispensable, d'ailleurs, en pa-

1. Les chiffres de Kröller montrent l'inconstance de l'exportation du charbon à Rotterdam; il en va surtout ainsi pour les charbons de soute allemands qui passent, en deux années, de 335 000 tonnes à 1 263 000 tonnes. Comme cargaison, la houille est un fret de *tramp*, de qualité très inférieure à celle des fers et aciers qui forment le principal aliment en lourd des lignes régulières d'Anvers.

reille matière, nous discutions, plus haut, certaines des indications statistiques relatives au grand port belge. La même exigence nous conduit, ici, à une constatation inverse. Cette proportion 100 à 80 ne tient pas compte d'importantes quantités de charbon de soute, si bien que la relativité véritable, qui traduit la qualité essentielle d'un port commercial, est pour Anvers comme cent à quatre-vingt-dix (100 : 90). Il est vrai qu'un correctif en sens contraire, défavorable, à ce point de vue-ci, résulte de ce que certaines importations de céréales, etc., sont omises à la statistique officielle, mais l'encombrement du caissage [1], existant à Hambourg et à Anvers, fort peu à Rotterdam, est dans Anvers supérieur à l'encombrement des marchandises à l'entrée. Bref, il est exact qu'Anvers réalise l'équilibre parfait avec, en plus, que l'exportation y commande l'importation. Une conclusion s'impose, affirmation et preuve péremptoire de suprématie : aucun autre port n'est, d'une égale manière, capable de baser ses calculs de fret sur une utilisation aussi parfaite du navire. Voilà un élément de force, car c'est un moyen de comprimer les revients. La Belgique participe directement à ce résultat. Quasi tout le trafic national d'outre-mer se groupe dans Anvers. La Belgique enseigne par son exemple ce qui devrait inspirer l'Entente. Elle ne s'éparpille point dans ses ports. L'union est génératrice de force.

Il s'y ajoute une grande variété de produits exportés, lourds et légers. C'est une offre dont l'élasticité sert l'intérêt des armateurs qui proposent leurs navires. Le lourd, surtout, l'emporte. On sait la préférence que lui valent les nécessités d'équilibre dans un chargement. Par ses cargaisons de fers et d'aciers, Anvers se différencie de Hambourg : c'est affaire de qualité. En 1913, instruments et machines exceptés, Anvers exportait plus de 3 millions de tonnes de fers et aciers. Pour les verres à vitre, sa suprématie

1. Ainsi se désignent les marchandises fines qui voyagent dans un emballage spécial.

mondiale était incontestable. Et ces exemples ne sont pas limitatifs, mais un symbole. L'examen des catégories et des spécialités marchandes en donnerait la preuve. A peine a-t-il vidé ses flancs, le navire trouve à s'y remplir. S'il appartient à une ligne régulière son plein emploi est d'avance certain, en fait et sans autre prévoyance que d'assurer la constance de son service. Et, dès lors, quelle conclusion s'impose, sinon que, petite par la surface, la Belgique est grande en puissance effective? Tandis que nous cherchons à résoudre un problème de forces, la Belgique se découvre facteur de puissance.

Si l'on eût accompagné, avant la guerre, une des goélettes qui croisaient en Méditerranée Orientale, aux environs de Suez, combien aurait-on aperçu de navires originaires du Havre? Trente et un, en douze mois. Encore étaient-ils tous français. Ce n'était donc pas raisons exclusivement économiques celles qui présidèrent au choix de leur point de départ.

Au retour, seulement, les navires étrangers touchaient le Havre, placé sur la route de Liverpool, Anvers, Amsterdam, Rotterdam et Copenhague. Et pourquoi? Car c'est une cause d'infériorité française, donc interalliée. La France n'ayant rien à offrir à ces navires, orientés vers l'outre-mer, ils se dispensaient de passer au Havre. A leur retour, la France étant avide d'importation, ils lui apportaient une partie de leur cargaison, et, finalement, escale unilatérale[1], donc onéreuse, sa charge retombait, d'une manière indirecte, mais certaine, sur le consommateur national. Voilà, ce qu'en pratique, les surtaxes valaient à la France.

Plus loin, l'épineuse question des surtaxes sera discutée. Pour le moment, notons qu'elles appartiennent à la catégorie des stupéfiants. Puisse-t-on s'en débarrasser, comme des autres produits qui avec le rêve et ses charmes engendrent la folie.

1. Escale où l'on ne fait que décharger sans rien emporter en remplacement.

Renoncez à l' « orthopédie économique ». Supprimées les surtaxes, et plus audacieux les armateurs français, voici aux Bouches de l'Escaut les glorieuses couleurs dont l'étamine pique l'horizon. Anvers, point de départ des lignes françaises, l'armement français prospère, les parasites commerciaux, lichens d'un chêne qui les nourrit sans profit, disparaissent, leurs tarifs forcés croulent devant la libre concurrence. La collectivité nationale n'y perdra pas; industriels et consommateurs français obtiendront moins chères les matières premières, le fret à la sortie du Havre baissera, l'équilibre des entrées et des sorties tendra de s'y établir, le pavillon national s'enrichira d'une exploitation rationnelle et intensive de son tonnage. A qui nuira pareille politique? Est-ce à la France? Est-ce à l'Entente? Non, c'est à l'Allemagne.

Que le pavillon français y trouve avantage, déjà, la ligne des Messageries en fit la preuve.

Reste à dire qu'Anvers est, par définition, le port des grands navires. C'est encore une raison de son bon marché caractéristique : l'exploitation économique du tonnage. Plus est grand le navire, plus sont comprimés les revients qui le concernent. C'est encore, sans prétendre que les cas soient tous deux adéquats, le grand magasin contre ses moindres concurrents. En 1912, le tonnage moyen des navires, à Anvers, fut de 1 973 tonneaux net. A Rotterdam, il n'était que de 1 184 tonnes; à Hambourg, 766 tonnes[1].

1. La comparaison entre Anvers, Hambourg et Rotterdam, au point de vue des marchandises, et leur rapprochement des ports français ne sont pas moins instructifs.

Ainsi, Anvers exportait en Argentine (1913) 457 000 tonnes de produits belges dont 119 000 tonnes de fers et aciers et 20 000 tonnes de divers tels que voitures pour chemins de fer et tramways, puis 15 000 t. de verres et glaces, et 220 000 tonnes de ciment.

A côté de cet apport du commerce spécial, figuraient 428 000 t. de transit dont 128 000 tonnes de ciment, 10 000 tonnes de verres, 260 000 tonnes de fers et aciers, le tout originaire d'Allemagne. Le reste du tonnage consistait en marchandises fines surtout expédiées par la France. La valeur de ce trafic est de 91 millions pour le commerce

Et, encore, remarquera-t-on que ce dernier chiffre était affecté par l'importation de la houille anglaise.

spécial, autrement dit originaire de Belgique, et de 138 millions pour le commerce de transit. Une tonne du commerce spécial vaut donc 200 francs, une tonne de transit, soit français, soit allemand, 320 francs.

Qu'en est-il à Hambourg et pour la même destination?

L'exportation totale vers l'Argentine, en 1913, atteignait 181 000 t. valant 215 millions de francs. La tonne vaut donc, en moyenne, 1170 fr.

Quant à Rotterdam, il faut noter que, réunis, tous les ports néerlandais embarquent à destination de l'Argentine et de l'Uruguay 862 t. de verres et glaces, 13 430 tonnes de ciment, plus quelques milliers de tonnes de fers et aciers.

Restent tous les ports français réunis qui chargent à destination de l'Argentine 268 000 tonnes d'une valeur globale et approximative de 230 millions de francs, soit 860 francs à la tonne.

Que s'en déduit-il, sinon que pour le *poids*, Anvers représente le double, environ, de tous les ports français réunis, plus Hambourg complétant le total.

S'agit-il de la *valeur*, Anvers représente à peine cinquante pour cent de l'apport français et hambourgeois groupés.

Ainsi, Anvers est de tous ces ports le seul qui ne souffre pas de la pénurie de marchandises de base. Les autres ports se trouvent dans une situation beaucoup moins favorable.

Si l'on exclut quelques trafics spéciaux, Rotterdam n'apparaît, en dernière analyse, que tel un port de grand cabotage et nullement de long cours.

Reste à dire que, par le concours de mille artifices, la moitié du fret qui alimente Hambourg est détourné d'Anvers, sa destination naturelle.

XVII

LE BON MARCHÉ DU FRET ET SES CONSÉQUENCES

Si la question d'Anvers se révèle, à la fois, si complexe et si claire, si variée en ses éléments et une par leurs rapports logiques, c'est qu'il s'agit de vie. Affaire de commerce, elle suppose des raccords indéfinis, sinon même insoupçonnés. Ainsi, le bon marché des frets est-il facteur essentiel de la prospérité anversoise. Sans doute, l'armateur en profite-t-il. Ses bénéfices connaissent des marges très amples. Mais, finalement, l'expéditeur y participe aussi. Et, puisque la Belgique est terre d'industrie, entraînée dans le sillage de sa voisine allemande, participant aux avantages de syndicats internationaux, négligés par l'Angleterre et méconnus en France, elle l'emporte encore de son chef. Des distances plus courtes la favorisent venant du port ou allant vers lui. L'industrie belge peut, alors, lutter contre les usines britanniques. En face des fabriques d'Allemagne, seul, le bon marché exceptionnel des ports rhénans la met en infériorité. Ceci mis à part, l'industriel brabançon ne redoute ni son concurrent d'outre-Rhin, ni celui d'outre-mer.

Tout avantage peut porter en soi le défaut d'un excès. Anvers en fit la preuve : le bon marché du fret dépassa le sommet de la courbe favorable. L'armement submergé par

l'offre de cargaisons, — mais celles-ci en face de propositions innombrables de transport, se mit sur la défensive : le problème des syndicats maritimes devint, à Anvers, d'une âpreté rare.

A se contenter d'un examen superficiel, les ports principaux sembleraient, à la sortie, pratiquer d'identiques frets syndicaux. Mais, scrutez les causes de la suprématie finale d'un de ces rivaux et vous constaterez qu'apparence et réalité ne concordent pas.

Une même marchandise ne joue pas un rôle identique dans les ports différents où elle se présente. Les charbons mis à part, Anvers est le premier port du monde pour les produits industriels lourds. Ses avantages lui assurent leur préférence. D'où le développement de l'exportation des aciéries. Et c'est justice. Un Allemand, Schumacher, en a fait la remarque : les tarifs généraux, si favorables aux matières pesantes, sont l'œuvre d'Anvers.

Produits lourds, apanage du navire vagabond[1], bien qu'encore la ligne régulière n'en ait pas moins besoin : bien plus, c'est la base de sa cargaison. Alors, autour des marchandises pesantes les armateurs se multiplient. De leurs offres multipliées naît le bon marché des tarifs. Finalement, le *tramp*, nouveau David, a su manier sa fronde. De simple concurrent, « outsider » méprisé, le voici rival inquiétant. Et c'était comme un poteau, à la croisée des chemins : il indiquait aux Belges un moyen de l'emporter. Ils cherchaient à se créer une flotte qui, quoique indépendante, sût se discipliner.

Et voilà l'expéditeur de lourd dans la situation d'un « très désiré », parce que la marchandise lourde, en grande quantité, est une base d'affrétement et une possibilité de concurrence.

Ce n'est pas le cas des matières légères, mi-ouvrées ou produits finis. Elles réclament la ligne régulière.

1. Le *tramp*.

C'est assez dire pour qu'apparaisse le manque d'harmonie dont souffrait la quiétude de l'armement. Anvers, avant la guerre, occupait souvent les Conférences[1]. Il continuera d'intéresser le monde, si l'Entente n'en méconnaît ni les lois naturelles, ni les exigences internationales.

Les lignes maritimes régulières consentaient des tarifs spéciaux, peut-être non avoués, mais combien réels, pour le transport des fers, de l'acier, des ciments, bref, chaque fois qu'il leur fallait s'assurer la marchandise lourde qui rendait stable la quille de leurs navires.

Le bon marché des frets, manière dont les ports témoignent de leur compression des revients, dépend, en partie, des mesures contraires que prennent les armateurs pour leur défense. C'est l'organisation syndicale appliquée aux navires. La nature en fait et d'Anvers des ennemis nés.

Pour s'assurer une clientèle assise, les Conférences[2] consentent à leurs chargeurs des ristournes, en général 10 p. 100, sur l'ensemble du fret. Étant payées, pour un semestre donné, six mois, sinon un an après l'échéance, le chargeur se trouve toujours créditeur d'au moins une demi-année de rabais. Les syndicats soupçonnent-ils un... oubli de la part du client envers ses engagements, déjà les voici armés contre l'infidèle. Et, finalement, qui profite de cet agencement, sinon l'armateur lui-même? C'est la banalité du prix surfait dans l'intention de paraître consentir un rabais au client, et ristourne n'est, en fait, que suppression d'un sur-fret. C'est, surtout, manière adroite pour les syndicats de contrôler leur clientèle.

Une fois encore, l'application de méthodes pareilles énerve les transactions. Compliquer l'existence de formules, finalement inefficaces, n'est pas de bonne politique. Tenant la corde, certains cèdent à la tentation d'en abuser. Et l'on aboutit à l'espionnage commercial. De ce point de vue,

1. Conférence ou syndicat maritime.
2. Conférence et syndicat sont, ici, termes synonymes.

nous, Anglais, avions-nous usé de prudence dans nos accords d'avant-guerre avec l'Allemagne, aujourd'hui, si amateur de notre peau? Bien plus, les syndicats d'armement anglo-germaniques n'en vinrent-ils pas à combattre sourdement l'influence nationale, à Anvers? Quels étaient les adversaires de leurs tractations secrètes, sinon des chargeurs, armateurs ou commissionnaires expéditeurs?

L'opposition devint aiguë, quand il s'agit du trafic avec l'Amérique du Sud. Les Belges finirent par l'emporter dans les échanges avec l'Argentine. Un groupe anversois, les firmes Dens et Deppe, en vinrent à mater les syndicats anglo-allemands, et l'heure approchait où ceux-ci allaient, contraints, renoncer à leur système antihygiénique.

Dans le trafic du Brésil, la lutte était encore indécise. Un armement belge y était tombé sous les coups de la Conférence, mais d'autres s'étaient trouvés, aussitôt, pour prendre sa place de combat. A la veille de la guerre, Deppe et le groupe devenu, depuis, le *Lloyd Royal Belge* défendaient le pavillon tricolore contre la coalition anglo-allemande dans ce trafic important.

C'est mieux qu'un souvenir : une leçon. Qu'on l'accepte.

Serait-ce à dire les Conférences forme néfaste de syndicalisation? Sans elles, comment stabiliser le fret, canaliser le trafic? Anvers, c'était un champ de bataille. Pacifique, la lutte devenait quand même ardente. Malgré son infériorité relative, la nation avait conscience de sa valeur. Je ne conçois, d'ailleurs, le Belge que devant un adversaire de taille supérieure à la sienne. Il ne céda ni devant l'Anglais, ni face aux Allemands. Demain, il ne capitulera devant personne, si des conceptions économiques d'idéologues devaient l'emporter sur la saine raison. Allié, j'ai confiance que les Belges seront des ferments. A masse petite, grands effets. Le rôle des Brabançons, dans notre alliance, conservera la qualité qu'unanimes nous célébrions dans la fièvre de l'été 1914.

XVIII

L'INFLUENCE DU RHIN

« Si des événements naturels ou des travaux d'art venaient, par la suite, à rendre impraticables des voies de navigation indiquées au présent article[1], le Gouvernement des Pays-Bas assignerait à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes, en remplacement des dites voies de navigation, devenues impraticables. »

Par l'application intégrale de ce traité — le summum du droit est de règle à la Haye quand la Hollande en est bénéficiaire — Anvers fut coupé du Rhin. Avant 1867, Anvers par l'Escaut oriental était relié à la principale voie fluviale d'Europe, car le Danube ne l'est qu'en potentiel. (L'influence du « strombau »[2] lui a manqué.) Et puis, il ne mène que dans un cul-de-sac : la mer Noire, autant dire le Volga. Qu'ont fait les Hollandais? Un acte incroyable. La Chambre de Commerce d'Anvers put en dire, le 16 juillet 1912 : « Il est regrettable que la Belgique ait laissé accomplir cet acte incroyable, mais il serait encore plus impardonnable qu'elle ne cherchât pas, en ce moment où la Hollande nous demande de nouvelles faveurs, à obtenir la remise en état de l'ancien passage vers le Nord par l'Escaut oriental… »

1. Article 9 du traité hollandais-belge, du 19 avril 1839.
2. Construction de fleuves — *Strombau.*

Mais n'anticipons pas. Contre notre volonté, nous aboutirons, quand même, à ce chancre que porte l'Europe aux bouches des trois fleuves : Escaut, Meuse, Rhin. C'était une question belge, c'est une question interalliée, cela sera une question allemande.

Quoi qu'il en soit, par le *summum jus* la Hollande infligea aux Belges, sinon l'injure suprême, un dommage notoire : le barrage de Woensdrecht, long de 3600 mètres, et elle y fit passer la voie ferrée Flessingue-Allemagne.

La voie nouvelle, prévue au traité de 1839 comme suppléance, devint le canal Wemeldingen-Hansweert. On en calcula savamment le tracé... à la Haye. Du point de vue maritime, ce canal valait l'Escaut oriental! Il allonge de cinquante kilomètres la route du Rhin. *Time is money*. Bien plus, il inflige des arrêts aux écluses, offre les allèges aux embûches de la mer : le flux, le reflux, le brouillard, la tempête! Bons associés contre la concurrence anversoise. Et c'est un total étrange où la Belgique trouve des inconvénients sans un seul avantage. Aussi, la Chambre de Commerce d'Anvers continuait son manifeste du 16 juillet 1912 en disant :

« Nous ne pouvons penser, cela va de soi, à demander la suppression du barrage de Woensdrecht, long de 3600 mètres et servant au passage des trains entre Flessingue et l'Allemagne. Mais il nous est revenu que des techniciens belges ont conçu l'idée de remplacer une partie de ce barrage par un pont sous lequel les bateaux passeraient aisément. La Belgique prendrait les travaux à sa charge, de même que les frais des draguages qui seraient à exécuter pour rendre navigable à nouveau l'Escaut oriental barré, et forcément resté dans un état très négligé.

« Toujours est-il que quelque chose doit être fait de ce côté-là; il navigue déjà de très grands navires rhénans, trop longs pour pouvoir passer par les écluses existantes du canal de Hansweert. Il est vrai que le Waterstaat néerlandais construit des écluses de 140 mètres de long; mais cela ne per-

mettra pas encore d'écluser deux ou plusieurs grands bateaux à la fois, et cela ne supprime pas les inconvénients d'une navigation mi-maritime ni du passage par un canal barré par un pont de chemin de fer. Les Hollandais nous doivent la restitution d'une route plus courte et entièrement libre, qui ne nous oblige pas à vaincre ces entraves et ne nous prive pas, en leur faveur, des avantages naturels des fleuves internationaux qui mènent à nos ports aussi bien qu'aux leurs.

« Lorsque cette route existera à nouveau, la distance entre Anvers et les bras fluviaux du Rhin, là où ils se jettent dans les estuaires maritimes, sera notablement raccourcie, et les dangers de la navigation mi-maritime seront tout aussi notablement amoindris. Nous aurons encore un chemin plus long à faire que Rotterdam pour atteindre le Rhin allemand; mais la route d'Anvers, entièrement libre ne dépasserait plus en longueur celle de Rotterdam que de 70 à 80 kilomètres, tandis que la différence par la déviation de Hansweert est de 130 kilomètres, sans considérer les entraves constituées par deux écluses et un pont; bien qu'ayant encore le désavantage de la distance, nous pourrions lutter, dans ces conditions, sur un pied approchant bien plus de l'égalité que cela n'est le cas, en ce moment. »

Puisqu'il s'agit de s'unir, et dans l'intérêt de l'Entente d'abord, oublions les protestations enflammées qu'entendirent, alors, les murs de la grande cité. Mais un fait s'impose : la Hollande doit réparation de ce préjudice. Les règlements internationaux, dont elle use au summum de son droit, seraient-ils sans effet lorsqu'il s'agit de ses obligations? L'Escaut, fleuve belge par essence (étudiez son parcours : sa valeur commerciale est adéquate au territoire brabançon), a été diminué dans son rendement maritime et économique. Les Alliés oublieront-ils la devise, symbole de leur action, militaire aujourd'hui, pacifique demain?

Pour régler la double difficulté d'accès au Rhin et à la mer, tandis que la technique proposait un canal direct Anvers-Rhin, la politique imagina la cession de la Zélande

aux Belges. Ainsi auraient-ils la rive gauche de l'Escaut, ce qui, d'ailleurs, laisserait le fleuve propriété mitoyenne. Un palliatif provisoire consisterait à construire un tunnel sous le barrage.

En attendant, Rotterdam l'emporte sur Anvers pour la navigation rhénane. Toutefois, en 1912, le port de Nienwers Waterweg importait par cette voie 6 millions de tonnes. Il en exportait 15 millions. C'est un cas flagrant de déséquilibre. La différence est de 40 p. 100 en faveur de l'aval, rendant la concurrence plus forte entre transporteurs dans la direction de l'amont. Il arrive que le trajet vers Anvers dure deux à trois jours de plus. Le temps perdu dans les eaux zélandaises y aide. Malgré cela, le fret pour Anvers par le Rhin ne coûte pas nécessairement davantage que via Rotterdam. La loi de l'équilibre prouve ainsi son imperium. Rotterdam, on l'a vu, importe infiniment moins qu'il n'exporte. Les allèges y trouvent peu de chose pour le retour; autrement en va-t-il sur l'Escaut, et les chalands préfèrent un trajet plus long, même à prix égal, parce qu'il leur assure un retour fructueux. Malgré l'abus de force néerlandais, la Belgique l'emporte, ce qui prouve combien l'aspect commercial d'un transport peut en modifier la loi géographique. Il faut, d'ailleurs, remarquer que le courant porte vers Anvers comme à Rotterdam, et le fleuve se charge lui-même de diminuer l'inconvénient du plus long trajet[1].

S'agit-il du trafic vers l'amont, Anvers barre encore avec Rotterdam. Et, pourtant, le trajet est plus long.

Sur la place d'Anvers, les propriétaires de mines allemands et anglais ne cessent de se mesurer. La houille belge qui devrait y venir par rail est handicapée et se dispense de concourir. A la fin, le charbon de la Ruhr parut l'emporter : en 1913, 4 596 000 tonnes[2] de houille allemande

1. Ainsi, en 1912, le fret du charbon de Ruhrort à Anvers valait, au mois de janvier, 1 mark 39 la tonne contre 1 m. 40 pour le trajet Ruhrort à Rotterdam. Au mois d'avril suivant, 1 m. 29 contre 1 m. 40.

2. Chiffre de la statistique rhénane, probablement inférieur à la réalité.

furent importées dans les ports belges. Le transport de cette houille-là compense le surplus du trajet Anvers-Rhin, en rivalité avec le parcours Rotterdam-Rhin.

On a fait remarquer, ainsi, que, sur le parcours rhénan, la balance passive du tonnage domine depuis Bâle jusqu'à Rotterdam. Le contraire se produit sur le trajet Dordrecht-Anvers, car Anvers importe plus qu'il n'exporte par le Rhin, 5 1/2 contre 3 : à destination du Rhin, le tonnage ne cesse d'être disponible, donc bon marché[1].

La position d'Anvers dans ce débat s'exprime d'un mot : le trafic rhénan présente un passif à la descente, et, malgré cela, le bilan de la balance est actif dans le cas d'Anvers.

Reste à dire qu'Anvers favorise naturellement les petites allèges. Il n'est pas logé dans un cul-de-sac, comme Rotterdam. Un petit batelier suit-il le fil du Rhin, il trouve, sur les bords de l'Escaut, du fret pour n'importe quel point du réseau fluvial franco-belge. Bien plus, de fil en aiguille, ce modeste chaland par le canal de la Marne au Rhin remonte à Strasbourg.

Et ce petit chaland c'est le vagabond des eaux intérieures, tramp d'eau douce. Comme son frère plus audacieux et qui s'en va par mer, il est capable des offres les plus avantageuses : son fret est le meilleur marché.

Il semble qu'ici se constate, — une fois n'est pas coutume, — quelque incurie de la part des Belges. Croient-ils avoir tiré du potentiel rhénan tous les effets dont celui-ci demeure capable? Peut-être le doivent-ils à la suprématie de leur réseau ferré. Pionniers du rail, en Europe, ils crurent par lui supprimer leur infériorité dans le trafic rhénan. Il y eut aussi qu'une frontière, tracée en dépit du bon sens et de l'équité, leur infligea l'enclave limbourgeoise. Vous étonne-t-il d'apercevoir sur la carte ce brusque retour vers le sud du territoire néerlandais? Ce n'est pas qu'une fantaisie. Ce

1. En 1912, le fret des blés expédiés d'Anvers vers le Rhin supérieur pour la Suisse était inférieur de 15 à 25 centimes la tonne, à celui des blés exportés de Rotterdam. (Schumacher, *Antwerpen.*)

tracé frontière interdit à la Belgique de se suffire à elle-même, s'il s'agit de rejoindre le Rhin. Lorsqu'en 1873, les négociateurs belges obtinrent la voie Weert-Munchen Gladbach, le danger de l'enclave limbourgeoise parut écarté. D'autre part, plus long serait le parcours des marchandises par le rail belge, mieux la Belgique s'en trouverait, et l'on choisit, quand on le put, la route Liége-Cologne. Depuis, la voie Weert-Munchen Gladbach devint insuffisante, et d'autant plus qu'à Duisbourg-Ruhrort se développait un centre d'action formidable. Aujourd'hui, la nécessité de passer par Weert-Munchen Gladbach entraîne une perte de temps dont le bénéficiaire demeure... Rotterdam. En attendant, la Belgique ne peut compléter son railway par le tronçon Weert-Venlo.

Ainsi donc, l'enclave limbourgeoise contrarie l'expansion brabançonne, qu'il s'agisse du rail ou des canaux. Vraiment, l'essor de ce peuple confond si l'on y réfléchit. Pays petit, population nombreuse, activité trépidante, productivité décuple des besoins nationaux et vouée à périr, si l'exportation lui est interdite, la Belgique n'est demeurée — indépendante — que par un prodige d'énergie. A-t-elle sortie franche par la Meuse? Et Maestricht! À-t-elle libre accès à la mer? Et Flessingue! Arrive-t-elle au Rhin? Et l'enclave limbourgeoise! — Moyennant quoi, en 1914, la flotte anglaise n'a pu secourir le « réduit national », et Anvers peut en mourir. Moyennant quoi l'Allemagne, elle, aussi bien par le rail limbourgeois que par la voie fluviale, peut amener, quand même, en Belgique, tout le gravier nécessaire pour cimenter ses tranchées. Moyennant quoi Rotterdam, au détriment d'une meilleure économie européenne, peut profiter non d'une « orthopédie » économique. celle-là, mais politique..., et qui, finalement, se transforme en... profits néerlandais.

Après quatre années de guerre, si l'on n'ignore pas tout à fait l'histoire diplomatique de son époque, comment, en face d'une situation pareille, oublier que, jamais, la Belgique

ne mit condition à sa constance? Après avoir bien dépassé ce qu'à la rigueur exigeait d'elle le pacte fondamental de son indépendance, que fit-elle, sinon se donner corps et âme au salut de la cause qu'elle embrassa? Regardez vers l'Italie, voyez la Roumanie, et la Russie et Constantinople, et l'Angleterre et la Mésopotamie, la Judée même, sait-on jamais! Et qui donc, plus que la Belgique, subit *utilement* et *spontanément*, et pour le seul honneur, non le panache, mais l'honneur de garder droit la tête sur ses épaules, qui donc l'emporte sur elle? Pourtant, elle est seule à n'avoir encore mis sa signature au bas d'aucun protocole qui témoigne d'autre chose que sa volonté de renaître. Elle, rien qu'elle, mais encore elle, tout au moins. Fi des discours, fi des langages sans contre-partie positive. La guerre, c'est le droit de vivre emporté par le vainqueur, c'est affaire de lutte économique précédée de combats sanglants. Alors, voit-on, d'un point de vue moral, à cause de la constante attitude du peuple belge depuis 1914, l'iniquité qu'Anvers déchu symboliserait, à supposer que ne suffît point pour assurer son avenir, notre seul intérêt interallié nous inspirant, la valeur qu'Anvers représentera pour l'Entente dans la « guerre » commerciale.

Depuis 1873, le rôle des voies d'eau intérieures redevient prépondérant, malgré l'épanouissement merveilleux du railway. L'excès d'activité surcharge les chemins de fer. Le commerce intérieur, les transactions internationales ont amené les échanges au point que tous les transports sont débordés. Les produits lourds et encombrants rendent à l'allège ce qu'un moment la locomotive parut lui avoir enlevé. Système artériel et veineux parfait que les moyens de transport belges. Il se rattache à Anvers comme au cœur. C'en est l'aboutissement et le point de départ. Et ce réseau devra, tôt ou tard, se rattacher au Rhin : la voie rhénane, depuis 1873, s'imposa de plus en plus. Elle symbolisa le renouveau des relations fluviales, après leur éclipse aux jours du railway naissant. On crut annuler l'enclave lim-

bourgeoise et ses dommages grâce au chemin de fer. Depuis, l'avenir ne s'est pas prononcé dans le même sens.

Sur la question des raccords avec le Rhin se vérifie, une fois de plus, la rivalité qui oppose Anvers à Rotterdam.

Si ce dernier l'emporta, parfois, la politique n'en fut pas seule cause. Les Hollandais, pour autant que la main de l'homme aide la nature, ont su agir. Rotterdam obtint une compression plus forte du fret fluvial grâce à son équipement plus moderne. Dès 1905, il s'y formait une « Société des élévateurs flottants » qui put assurer un rapide déchargement des grains. Dès 1912, vingt-quatre élévateurs ne cessèrent de fonctionner et la nuit et le jour. Ce fut une économie de temps, d'argent : le fret diminua.

Anvers suffit moins bien à une tâche pourtant toute pareille. En 1911, seulement, il s'y trouva deux premiers élévateurs flottants. L'année suivante, on en comptait six. Quand même, il y eut là une erreur de conception. Il fallait davantage lier navigation fluviale et navigation maritime. Ce n'étaient pas les moyens qui manquaient. Pour les céréales, Anvers ne sut pas s'équiper le premier, ni pour la houille, ni les minerais de fer. A vrai dire, il fallait agrandir les installations. On a vu que, sans la guerre, c'était affaire décidée et faite. Anvers souffrait de congestion. Les bois aussi eussent dû profiter d'une manutention plus rapide.

Ce sont là défauts patents. Leur disparition ne dépend que de l'homme, donc de l'Entente dont est la Belgique. Le bassin au grain figurait dans les plans adoptés et réalisés, ou sur le point de l'être[1] ; un plus grand nombre d'élévateurs, une meilleure gestion allaient liquider cette cause d'infériorité. Autant en peut-on dire pour les minerais et la houille. Cela fait, — malgré les entraves que la politique internationale mit à la prospérité belge, — Rotterdam se fût trouvée battue. Mais, vint la guerre, — et... le « choix de la Belgique ».

1. Voir chapitre XIV.

Reste à dire que, par les lignes rhénanes régulières, les Belges subirent, sans réaction suffisante, l'emprise germanique. Il y avait deux armements de nom et pavillon belges, mais la Prusse et le Grand-Duché de Bade les contrôlaient. L'Entente, avant la lettre, fournit plusieurs exemples d'un tel abandon, et pas que dans la seule Belgique. Reste le remède que les Alliés aillent, eux aussi, cueillir les cargaisons au long du Rhin. A Bâle, dans Strasbourg, le fret vous attend. Ce qu'ont fait les Hollandais, en sommes-nous incapables? La *Nieuwe Rijnwaart Maatschappij* n'a point de monopole. La Moselle canalisée, pourquoi nos allèges n'iraient-elles pas à Thionville, devant Metz, ailleurs encore? Les voies d'eau, plus coûteuses à construire[1], le sont moins à entretenir : à tonnage égal les bateaux sont meilleur marché que les chemins de fer. Développer les canaux dans les cas similaires à celui d'Anvers et du Rhin, c'est l'avenir.

Quoi qu'il en soit, encore faut-il rappeler certains projets de liaison Belgique-Rhin dans une étude du rôle économique d'Anvers, faite en vue des intérêts alliés. Diviser le monde en deux moitiés, l'une ignorant l'autre; projeter dans la paix, sous une forme absolue, les procédés de la guerre! Inventions d'idéologues! Au contact des faits, leur système se briserait comme verre.

Ceci domine la question : le tracé actuel de ses frontières inflige à la Belgique une enclave limbourgeoise-hollandaise qui compromet l'avenir d'un canal Escaut-Rhin.

L'opposition de la Hollande n'est, cependant, qu'affaire de rivalité commerciale, alors que, dans notre coalition, Anvers doit être une arme puissante, aussi parfaite que possible.

Anvers relié au Rhin, l'Allemagne aurait davantage besoin d'un territoire que notre victoire l'empêchera d'absorber. Mais, c'est une arme, la Belgique, dont la poignée est plus proche de l'Entente que de l'Allemagne.

Dans le cas du Limbourg, l'intérêt des Belges s'accorde

1. Environ le triple de ce que coûtent les voies ferrées.

avec celui des Hollandais. Si Liége ne peut que gagner à être relié au port d'Anvers et à Rotterdam, le Limbourg, lui aussi, prospérerait par le même moyen. Cette double liaison se trouverait réalisée par la création du canal Anvers au Rhin et par la canalisation de la Meuse.

N'est-ce pas aussi la convenance du Limbourg de pouvoir par là atteindre jusqu'au centre de l'Allemagne? Il y arriverait grâce au Rhin, puis au *Mittelland Kanal.*

Ce serait encore assurer l'avenir et du Limbourg et de Liége que les mettre en communication avec Bruxelles et sa voie maritime par le système des canaux brabançons. Partant de Maestricht, il passerait à Hasselt, Arschot et Diest. Et c'est aussi bien comprendre la situation de ces contrées que vouloir rattacher le Limbourg aux régions voisines par une meilleure ligne ferrée. La voie Weert-Venlo devrait être construite et rendue très active.

Il apparaît donc avec une évidence peu contestable que les barrières élevées par la politique autour du Limbourg ont eu pour premier effet de nuire à son développement. Si les intérêts du commerce de Rotterdam en ont bénéficié, le sort des habitants de cette province s'en trouva sacrifié. Aussi bien, ce que, par ailleurs, nous disons de la Zélande et à propos de l'Escaut peut-on le soutenir dans le cas du Limbourg. Leur avenir, leur prospérité et l'équité exigent que l'un et l'autre jouent leur chance dans la compétition générale par un développement libéré de toute entrave.

Existerait-il une compensation, du point de vue néerlandais? La canalisation de la Meuse jusqu'à Liége permettrait à Rotterdam de concurrencer Anvers dans l'hinterland mosan. Les Belges, ainsi, au profit de l'intérêt national n'hésiteraient pas à provoquer une concurrence contre Anvers, et d'autant plus qu'elle demeurerait loyale. Français, nous pourrions nous en inspirer. Liége y gagnerait, peut-être. Donnant, donnant : le fret des charbons liégeois diminue, les transports du Limbourg charbonnier en profiteront, et aussi les vallées de la Meuse et de la Sambre.

Restait à en déterminer le tracé. On présenta quatre projets.

Dès 1899, M. Hentrich proposa : Anvers, Crefeld, et au Rhin par le canal de la Campine jusqu'à Bocholt, une partie du canal Guillaume jusqu'à Nederweert, à Beringen par le canal du Nord, puis on franchirait la vallée de la Meuse, aux environs de Venlo. L'embouchure serait en face du port de Ruhrort, près d'Essenberg, ou bien au nord de Werdingen, dans le vieux bras du Rhin, près de Badberg, ou encore dans l'Erfkanal, près Neuss.

Ce projet comporte un corollaire : deux embranchements. L'un, liaison de cinq mille mètres, entre le canal et la Meuse, près Venlo ; l'autre, de vingt kilomètres, desservirait München-Gladbach et Rheydt.

C'est une dépense de 105 millions.

Son avantage principal est de joindre la Ruhr et le *Mittelland-Kanal*. Le bassin rhéno-westphalien est à cheval sur les confins de la Prusse rhénane et de la Westphalie. Les eaux de la Ruhr y virent naître l'industrie qui, depuis cent ans, a fini par grouper 6 millions d'êtres dont les poitrines halètent le jour, puis encore la nuit. Douze cités de 100 000 âmes, des dizaines d'agglomérations d'au moins 50 000 habitants, se joignent par leurs faubourgs. C'est la future Industriapolis où, déjà, règnent Krupp et Thyssen, Kierdof et Stinnes. Avant la guerre, 60 000 ouvriers chez Krupp ; Thyssen en occupait autant, d'autres — seulement — 25 000. Une usine de mille hommes n'y est rien De qui n'est-on le riche ou le pauvre?

100 000 tonnes de houille, 9 000 de fonte et d'acier, encore des milliers de tonnes de produits divers, bonne aubaine pour un port, car cela suppose un chargement égal au retour.

La menace contre ce projet serait un canal maritime, profond de 7 à 9 mètres, d'Emden au Rhin (près Wesel). Il coûterait un milliard.

Depuis les temps de Jules Verne périmés, ces projets méritent mieux qu'un sourire.

Un second tracé, de M. Schneiders, réunit le Rhin au réseau fluvial hollandais, français et belge par allèges de 1 500 tonnes. Il accède aux bassins houillers de la Wurme, d'Aix-la-Chapelle, du Limbourg hollandais, aux villes d'Aix-la-Chapelle, Eschweiler, Düren et Bonn.

Aboutissant au Rhin moyen et supérieur, il sauvegarderait les intérêts hollandais dans le Rhin inférieur.

Commençant à Cologne et à Bonn, il aboutirait dans Anvers. Liége et les charbonnages de Campinne en seraient favorisés. Enfin, la Meuse canalisée compenserait, éventuellement, le moindre à gagner des Néerlandais.

Le projet Valentin dirige le canal d'Anvers à Ruth (4 kilomètres au nord de Maestricht), puis à München-Gladbach-Neuss. Au lieu de s'orienter Sud-Est, il s'incline au Nord-Est.

Reste le plan de M. Rosemeyer, le dernier né, et pendant la guerre. Il en porte la marque. La *Deutsche Rheinmundung* passerait par Anvers.

Anvers-Bagdad remplacerait Berlin-Bagdad.

Par un grand canal maritime, des bateaux de 4 000 tonnes d'Anvers viendraient à München-Gladbad-Widdig et au Rhin. Les entrepôts d'Anvers, mais aussi ceux de Rotterdam, passeraient sur le Rhin moyen, et Cologne deviendrait le grand entrepôt de l'Europe et port de mer. Le lac de Constance prêterait ses eaux à ce canal monstre.

Il suffira au but de cet ouvrage d'avoir rapproché ces projets. Les comparer sortirait de notre sujet qui n'est autre que de promouvoir l'idée d'Anvers centre d'une alliance économique en fonction du globe.

Le Mitteleuropa n'irait pas sans difficulté, pas plus, d'ailleurs, que ne naîtra solide et capable une union interalliée, sans le concours, non de bonnes volontés, mais d'énergies et de caractères. Toutefois, le Mitteleuropa suppose, d'abord, la disparition de trois causes de dissensions intérieures : les Polonais, les Tchéco-Slovaques et les Yougo-Slaves. Le Mitteleuropa suppose aussi une totale

rupture de ses relations avec Anvers : l'Allemagne du Sud; le Danube et ses riverains, sinon même la Suisse violentée, auraient à *subir* le Mitteleuropa.

L'attraction qu'Anvers exerce sur la vallée du Rhin se fait d'autant plus au détriment de Rotterdam qu'on remonte davantage le fleuve.

Le nouveau canal monopoliserait au profit d'Anvers le mouvement du Rhin supérieur, 17 703 700 tonnes (de Mannheim à Nierstein, on recueille des totaux qui varient de 5 708 000 tonnes à 20 100 tonnes). Le port de Bâle y ajoute 62 376 tonnes à l'entrée, 34 277 tonnes à la sortie (année 1913).

Le même avantage résulterait aussi bien des autres projets[1]. Celui de M. Hentrich viserait au cœur du bassin rhénan-westphalien. Ainsi, le mot d'ordre allemand demeure : diviser pour régner. Le projet Schneiders tendrait à perpétuer la lutte incertaine entre Anvers et Rotterdam. C'est ce qui lui vaut la cote d'amour, en Allemagne.

1. Le projet Hentrich, vieux de dix-neuf ans, exige une mise au point technique. Elle semble aisée. Il s'agit d'un de ces canaux, en somme, dictés par la nature. Un seul bief, au niveau du Rhin lui-même, pourrait, sans doute, s'étendre sur plus de cent kilomètres.

XIX

LE RÔLE DU RAILWAY BELGE

Chaque succès de l'Allemagne, depuis 1914, provoqua les confidences pangermaniques. Si l'avenir de la Belgique est réservé, le chancelier usant de subterfuges, l'opinion publique d'outre-Rhin se découvre davantage. Au troisième jour de l'offensive entre Reims et Soissons, en juin 1918, la *Gazette de Cologne* demandait que le railway belge restât aux mains de l'Allemagne, après la guerre. L'article était si impérieux qu'il en parut officieux.

L'état-major de Berlin, en Valachie, à l'automne 1916, demeurait fidèle à ses conceptions stratégiques de 1914; la manœuvre de Schlieffen restait, toujours, sa favorite. Cette constance n'est pas aveugle. Ainsi, à l'été 1918, M. de Hertling rééditait l'argumentation qui voulut justifier l'invasion de la Belgique. Ces gens-là n'apprennent, ni n'oublient rien,... dès qu'il y va de leur intérêt.

Le 2 août 1914, le ministre d'Allemagne remettait à Bruxelles une note : « Le gouvernement allemand a reçu des nouvelles sûres, d'après lesquelles les forces françaises auraient l'intention de marcher sur la Meuse par Givet et Namur. » Le 29 mai 1918, la *Gazette de Cologne* racontait que « les États-Unis auraient obtenu un droit de gage sur les chemins de fer belges ». Procédé identique : une pré-

tendue invasion française en Belgique, un prétendu accaparement américain du railway belge.

Discuter serait superflu. Le loup dit à l'agneau : « Si ce n'est toi... ». Mais, le général von Freytag-Loringhoven constatait, un jour, que la mobilisation française de 1914 était dirigée vers l'Est, et non contre la Belgique ! Ainsi en ira-t-il de l'hypothèque yankee sur le railway brabançon. En attendant, l'Allemagne réclame les chemins de fer belges pour des raisons commerciales. Si je n'avais parlé comme allié, on eût pu me croire de particulières sympathies pour la cause belge. Mais il s'agit d'un problème de force, et la Belgique est intéressante parce qu'elle demeure source d'énergie. Par mille détours la question de l'après-guerre en revient, quoi qu'on fasse, à ce petit triangle vert, à peine visible sur la mappemonde.

La *Gazette de Cologne* dit, en effet[1] : « Les chemins de fer qui relient le sud-ouest de l'Allemagne à l'Escaut, ainsi que la voie ferrée de Cologne à la mer, par Aix-la-Chapelle, Liége et Bruxelles, représentent pour l'Allemagne des communications avec le libre Océan et le marché mondial, des communications auxquelles nous ne pourrons jamais renoncer. » Bien plus, la feuille rhénane assure que si les chemins de fer belges étaient remis en état par les soins des Américains, il en résulterait les plus graves conséquences pour le commerce allemand : « Il faudrait prévoir, écrit-elle, une répercussion sur la Hollande. Tôt ou tard, nous serions réduits à nos ports allemands de la mer du Nord, qui sont très éloignés de l'Océan, l'Allemagne ne compterait plus sur mer. » C'est la thèse d'Hermann Schumacher[2] reprise sous une autre forme, mais dans un même but : les provinces belges sont indispensables à l'Allemagne. Probablement, comme le sont aussi la Flandre française, Dunkerque et Calais, le bassin de Briey, Verdun et Belfort. L'utile devient l'indispensable. « Étant le plus fort, je le prends. »

1. 29 mai 1918.
2. *Antwerpen.*

Anvers n'en est que davantage une arme puissante aux mains des Alliés car il ne peut s'agir de faire cette guerre économique simpliste, qui d'un trait de plume sépare en deux le globe lui-même. Il s'agira de peser avec énergie, mais mesure, sur l'Allemagne, notre ennemie.

Il se trouve là, d'ailleurs, une allusion qui sera peu goûtée des Hollandais. Si, comme le *Temps*[1] en fit la remarque, la Haye doit craindre des « répercussions », ne seraient-ce pas celles d'une mainmise allemande sur le réseau ferré belge? Le jour où il serait définitivement aux mains de l'Allemagne, Rotterdam se trouverait menacé et avec lui l'indépendance et la prospérité des Pays-Bas.

Les Alliés vainqueurs, au contraire, ne nuiraient pas au libre jeu des concurrences correctes. Et ces pages ne sont écrites que pour leur plus complet développement.

Quant à soutenir que l'Allemagne doit mettre la main sur le réseau belge pour s'assurer le passage de ses marchandises, c'est nier l'expérience. La *Gazette de Cologne* assure que le trafic entre gares allemandes et ports belges s'élevait à deux millions et demi ou trois millions de tonnes par an[2]. La Belgique indépendante n'était donc pas impénétrable au *transit* allemand, et pourquoi serait-ce changé? L'intention demeure : la Belgique indispensable à l'évolution germanique. Nous pensons le contraire, et sans opposition systématique. Belgique et Allemagne sont dans des rapports d' « inter-utilité ». Mais comment faire pour que l'Allemagne ne se croie plus maîtresse des rails, routes, ports, villes et pays dont les contingences géographiques et commerciales lui imposent l'usage? Quant à... l'« indispensable », l'empire des Hohenzollern n'a-t-il pas prospéré sans cet « indispensable » que conçoit sa mégalomanie?

Et voilà comment, après Hermann Schumacher, la *Gazette de Cologne* démontre qu'entre des mains non germaniques Anvers menacerait l'économie allemande.

1. 4 juin 1918.
2. Avant la guerre, et d'après la *Gazette de Cologne*.

Thèse perfide. L'âme prussienne demeure fidèle à elle-même, qu'il s'agisse d'expansion coloniale ou européenne. Un territoire est enviable surtout pour les moyens qu'il confère d'enlever le bien d'autrui. Les possessions exotiques allemandes furent, avant tout, des points d'attache d'où Berlin tendit les rets qui feraient trébucher Anglais, Français et Belges, Italiens, Américains même. Quant à la manière de tomber, déchoir, se déshonorer et disparaître, c'est écrit sur la carte. Vers l'Est, un grand empire détruit l'enseigne. Si l'Allemagne convoite le réseau belge, ce n'est pas, d'abord, pour des raisons économiques. Il s'agit d'organiser les transports et les bases navales que l'état-major de Guillaume II réclame en vue d'un nouveau conflit mondial. Préparez, disent les pangermanistes, « la seconde guerre punique ». L'Angleterre à leurs pieds, les États-Unis subissant la loi germanique, voilà ce qui, d'une manière ou de l'autre, se décidera sur le sort d'Anvers, avec encore la quiétude française, gagnée ou perdue sur une chance : la Belgique sera-t-elle ou non sa flanc-garde à gauche? La France subira-t-elle la suprématie du nombre (comparez les naissances françaises et allemandes) sur deux frontières, au lieu d'une seule? Et qu'en pensent les industriels, commerçants, usiniers, ouvriers qui prospéraient dans ces départements, honneur de la France au travail?

C'en est assez pour démontrer l'importance du railway belge. Mais il s'y ajoute une considération plus strictement économique, brabançonne et alliée, puisque Anvers prospère signifiera l'Entente forte et maîtresse de ses destinées. L'Allemagne, elle, entend l'être des destinées d'autrui.

Anvers est prospère parce que bon marché, ce qui s'explique encore par le fait qu'on ne trouverait pas au monde réseau ferré équivalent du railway belge. Puisqu'en 1830 on suspendit, au-dessus de la porte de leur maison, une enseigne qui disait : nation libre, les Belges ne voulurent pas être filleuls ingrats. En fait, ils demeuraient pieds et poings liés aux mains des Hollandais. Flessingue, Maes-

tricht : une paire de menottes. Mais ils ne voulurent pas ennuyer leurs parrains, et commencèrent, devise sage, par compter sur eux-mêmes, sans plus tarder. Point de libre accès à la mer, barrée la route du Rhin, et la Meuse, après Liége, passait sous les fourches caudines. Les Belges se mirent à l'œuvre et s'affranchirent eux-mêmes. Qu'ils s'en souviennent. Même au cours d'une alliance que nous voudrions pleinement efficace, il faut compter sur soi, d'abord, sur soi, ensuite, compter sur soi, toujours. Rôle d'obligés m'a paru, d'ailleurs, peu convenir aux Belges. Serait-ce qu'à travers une histoire orageuse ils aient acquis le véritable sens de la fierté, vertu préservatrice?

« Je n'avais pas vu l'armée belge, depuis trois ans. J'ai eu le plaisir de constater combien son moral est élevé. Elle est décidée à défendre jusqu'à la mort le petit coin de patrie qui lui reste. » Ces paroles de M. Clemenceau, au mois de février 1918, prouvent, après tant d'autres témoignages, que la Belgique ne s'abandonne pas. Vous le verriez mieux encore, si, par delà les lignes allemandes, vous interrogiez ses populations. Le civisme des Brabançons sera l'une des pures gloires de cette guerre.

Victorieuse ou vaincue, l'Allemagne recommencera; et qu'arrivera-t-il de la France, sans cette flanc-garde de qualité? Et que deviendra l'Angleterre, si la côte flamande bien organisée demeure aux Allemands? Ce n'est plus qu'Anvers, mais le littoral belge tout entier qui se trouve braqué sur le cœur de la Grande-Bretagne, non comme un pistolet, — mais à la manière d'une torpille.

Quant à la Hollande, ainsi qu'en convient la revue *Marineblad*, une occupation permanente de la côte belge la mettrait en danger.

« Si les Allemands avaient possédé, ici (Zeebrugge), un point d'appui convenable pour abriter des navires de guerre, d'un coup la situation stratégique se fût trouvée énormément modifiée à l'avantage de l'Allemagne, la mobilité qui, en pratique, fait actuellement entièrement défaut à sa flotte lui

eût été rendue dans une mesure notable, et, pour la Grande-Bretagne, la solution du problème de la surveillance continue des sorties du Nord et du Sud de la mer du Nord s'en fût trouvée beaucoup plus difficile.

« La distance d'Emden à la côte belge, environ 200 milles, n'est pas considérable au point que les escadres allemandes ne puissent passer d'un endroit à l'autre sans courir de trop grands risques d'être interceptées par des divisions ennemies plus puissantes ; il leur est loisible, dès que deux bases sont disponibles, de poursuivre leur voyage dans l'une ou l'autre direction.

« De différents côtés, en Allemagne, on insiste pour que la côte belge ne soit point évacuée, et cela pour les motifs indiqués ci-dessus. En cela gît un grand danger pour la Hollande. Il est certain que le seul bon port sur la côte belge est Zeebrugge ; cet endroit n'est cependant pas convenable pour servir de base à de grands navires, parce qu'il est exposé au tir direct. On pourrait bien réunir Zeebrugge à Anvers, par exemple, par un grand canal accessible aux plus grands navires, mais il est bien plus logique d'utiliser l'Escaut qui, dans ce cas, devrait être, sur les deux rives, enlevé à la Hollande. Plus on y réfléchit et plus on arrive à la conclusion que l'Allemagne, si elle conserve la Belgique, ne peut se passer de l'Escaut pour atteindre le but indiqué. Et ainsi, par la possession d'une base maritime sur ou non loin de la côte belge, se trouve indiqué l'un des plus grands intérêts qu'ait l'Allemagne à conserver la côte flamande : par là, seulement, elle obtiendra la liberté stratégique de sa flotte, et, de cette manière seulement, l'Allemagne pourra, dans l'avenir, se démener contre un blocus anglais pareil à celui actuellement institué et qui ne peut être brisé. »

***

On a dit que « pour assurer à un pays un régime de transports conforme à ses véritables intérêts nationaux, il

est nécessaire d'agir avec esprit de suite[1] ». Cela demeure vrai pour les lignes d'eau et les lignes ferrées. Problème simple à résoudre. Après avoir demandé à l'Entente de comprendre ses intérêts dans le cas d'Anvers, les Belges me permettront-ils de leur en dire tout autant? L'avenir d'Anvers, penseront Anglais et Français, c'est question de force pour l'Entente. Que les Belges les imitent. Arrière les idées partisanes et les intérêts locaux. Êtes-vous Belges de Belgique, ou de telle minuscule province perdue au cœur d'un pays déjà si petit? Sa force, plus qu'ailleurs, est, cependant, dans l'union. Canaux et chemins de fer ne furent jamais amis. Sur ce fait, que les nouvelles générations, la Belgique de demain, comprennent « l'intérêt de l'État » autrement dit, la convenance d'un chacun dans celle de tous.

Dans sa politique des transports, la Belgique pratiqua, peut-être, le « système des petits paquets ». Le mot est de M. Asquith, du temps qu'il présidait aux destinées britanniques, et à l'occasion des déboires de l'Angleterre en Mésopotamie : au lendemain de la capitulation du major-général Townshend, avec la division de Poona, dans les murs de Kut-el-Amara. L'empire des Indes, puissance musulmane s'il en fut, perdait de son prestige. Après Gallipoli et la néfaste aventure de Suvla[2], la Turquie souffletait la Grande-Bretagne[3] devant une assemblée immense : le désert attentif. Il a autant d'yeux que de grains de sable, et par la bouche des Bédouins s'en alla raconter la défaite, qui vers la Perse, qui vers l'Égypte, qui jusqu'aux Indes. Londres et Constantinople! Celle-ci l'emportait.

Ainsi, dans la paix, en alla-t-il chez nos alliés belges : partout, à la fois, on commença des travaux, qui n'étaient achevés nulle part.

1. *La politique des transports*, G. de Leener (Misch et Thron, Bruxelles).

2. Consulter *L'Expédition des Dardanelles*, Charles Stiénon (Chapelot, éditeur, Paris).

3. Conf. du même auteur : *Les Campagnes d'Orient et les Intérêts de l'Entente* (Payot, éditeur, Paris).

Mieux valut la devise de J.-B. Northomb, ministre belge des travaux publics (26 novembre 1838) : « Les chemins de fer de l'État sont à considérer comme un établissement qui ne doit être ni une charge ni un moyen fiscal. » On voulait le bon marché des transports. On l'obtint. Après qu'ils avaient couvert leurs frais, l'intérêt et l'amortissement du capital engagé, le surplus allait aux améliorations de service, aux réductions de tarifs, au relèvement des traitements et des salaires. Ce n'est pas à dire que tout fut parfait. La perfection est, d'ailleurs, ennuyeuse. Elle tuerait la magie du désir.

Les Alliés accepteront cette directive : éviter que la Belgique, petite, puisse être contournée, exclue du grand trafic, par l'arbitraire de ses voisins. Quant à la formule, vous la trouverez dans une adaptation meilleure aux exigences commerciales, qu'il s'agisse d'armature terrestre ou maritime et, tout autant, fluviale.

Bon marché des transports, source de prospérité nationale, d'abord, qui avantage aussi les échanges internationaux. L'Entente s'y trouve intéressée. Reste à maintenir au « point sage » les facilités dont usent le commerce international et l'activité nationale. Aidez le transit, mais non au détriment du producteur indigène. L'économiste de Leener put écrire (1912), preuve de faveurs excessives : « Nous serions portés à préconiser un relèvement des tarifs de transit pour les localités étrangères dont la situation géographique et le trafic principal imposent, coûte que coûte, l'intermédiaire du port d'Anvers pour les importations et les exportations maritimes. » L'Alsace-Lorraine est, ici, visée. La Belgique pouvait lui refuser des tarifs préférentiels que n'imposaient pas les circonstances. Malgré cela, elle les a adoptés. Ce monopole de fait qui inspirait l'idée d'un relèvement des tarifs démontre, par lui-même, la chimère que serait une politique tendant à détourner l'Alsace-Lorraine d'Anvers.

C'est une hérésie économique que d'attirer, au moyen de

tarifs de faveur, les transports vers les tracés les plus longs, au détriment des concurrents qui offrent la route la plus courte.

Désormais, les conditions politiques nouvelles rendront plus franche, parce que plus indépendante, l'économie belge, qui comptera contre des ennemis et avec des amis. Elle échappera au risque de la neutralité : amie de tous, amie de personne, régime dégradant!

L'amplitude caractérisait les tarifs de transit, pratiqués en Belgique. Ils s'appliqu ient à presque toutes les marchandises, tandis que la France et l'Allemagne établissaient leurs barèmes sur le cas d'une marchandise déterminée. L'attitude libérale de l'administration belge témoignait de sa compréhension des faits. Le pays pouvait être contourné : la qualité dut suppléer à la masse, et le réseau belge, 299 kilomètres par 100 kilomètres carrés[1], avec un matériel roulant qui dépasse, toute proportion gardée, celui des autres pays[2] n'était pas en déficit. Voulant réussir, la Belgique en prit les moyens, engageant par kilomètre de voie exploitée 613 000 francs, contre 390 000 en Allemagne, 478 000 en France[3], 877 000 en Angleterre. L'amor-

1. Par unité de surface (100 kilomètres carrés) :

	1890	1913
Belgique	17,8 km.	29,9 km.
Allemagne	7,9 —	11,8 —
France	7,0 —	9,6 —
Suisse	?	7,35 —
Angleterre	10,3 —	12,0 —

2. En 1911, par unité de surface (100 kilomètres) :

	Locomotives.	Wagons pour voyageurs.	Fourgons marchandises par 100 km. de voies exploitées.
Belgique	98	182	2 060
Allemagne	47	100	1 049
France	32	76	886
Suisse (1913)	43	115	525
Grande-Bretagne	61	141	2 091

3. En 1880, l'Allemagne avait 10 800 locomotives et, en 1908, 25 600. La France, en 1906, avait 10 350 locomotives. Au budget de 1914, l'Allemagne inscrivait 350 millions de francs pour l'achat de 1 425 locomotives, 3 075 voitures à voyageurs et 30 936 wagons.

tissement d'une telle mise de la part des Belges rend indispensable le trafic étranger. Et, sans Anvers maintenu, agrandi, fortifié, le transit disparaîtrait. Le titre de cet ouvrage se justifie-t-il? Malgré la politique des transports bon marché qui contraignit les gouvernements successifs à des tarifs toujours décroissants, de 1835 à 1912, l'exploitation du railway brabançon se soldait par un actif de 27 millions. Chiffre médiocre; n'indique-t-il pas comment les moyens de transport produisent indirectement la prospérité? Acceptera-t-on d'en convenir pour les ports, et du point de vue interallié?

Depuis 1887, vingt années ont donné à l'exploitation des chemins de fer belges un solde actif de 142 millions, et les six années (1900-1901-1907-1908-1909-1912) un solde passif de 35 millions.

La paix revenue, les Belges devront reviser leur politique des chemins de fer. Et, ne faudrait-il pas souhaiter une autonomie de l'administration du railway national? Le concours des professionnels s'impose. Il ne saurait convenir, du point de vue brabançon, que les bénéfices de cette exploitation ne servissent pas à améliorer un instrument essentiel à l'existence nationale.



Parler des « tarifs de port de mer » ferait découvrir une Belgique inconnue — protectionniste! Mais qu'était-ce encore, sinon la tension de l'effort national pour vivifier Anvers, par où s'écoulait un quart du mouvement intérieur des marchandises indigènes. Le transit s'y ajoutait. La néfaste enclave limbourgeoise continuait de sévir. Il fallait combattre la navigation fluviale, erreur, et surtout celle du Rhin, erreur encore[1]. Il fallait, surtout, se défendre autant que possible contre les tarifs français et

1. La gratuité des fleuves avec les progrès de la technique ne répond plus, il est vrai, aux nécessités modernes. Les fleuves, dans ces conditions, deviennent, en quelque sorte, instrument de *dumping*.

allemands des ports de mer et contre les ristournes. On en vint même aux tarifs de 0 fr. 55 par tonne kilométrique!

Considère-t-on l'hinterland en son point de croisement de toutes les influences, la Suisse apparaît, alors, le terrain très débattu. Opposition entre le Rhin, flanqué de deux lignes de chemins de fer, qui mènent à Anvers, à Rotterdam, à Amsterdam, et le rail qui conduit à Hambourg, à Brême, à Dunkerque, au Havre, à Bordeaux, Nantes, Marseille et Gênes. Au milieu de ces attractions extrêmes, Anvers a l'avantage de la distance kilométrique et virtuelle la plus courte de la Suisse, d'une part, à la mer du Nord, la Manche et l'Atlantique, de l'autre. Anvers est plus proche de Bâle que les autres ports du Nord, et le fait que Marseille soit moins éloignée du cœur de l'Europe demeure sans influence : c'est un port méditerranéen. M. Rondet-Saint disait, dans la *Dépêche coloniale* : « Marseille joue uniquement un rôle pour la Suisse méridionale. » Reste à dire que confondre, en Suisse, la voie rhénane, son exutoire normal, avec l'influence allemande est inexact, car le Rhin conduit à Anvers. Une telle politique est antibelge, et d'autant plus fallacieuse que les exportations suisses par le Rhin gagnaient surtout l'Angleterre et les États-Unis d'où l'armement allemand est exclu. Dans une période comme celle où nous vivons, alors que Rotterdam s'apprête à recueillir la succession d'Anvers, en Suisse, une telle attitude est si contradictoire de la part des Français avec une politique interalliée qu'on s'en étonne, sans le comprendre. La loi de l'avenir, c'est l'union génératrice de force, mais l'union intelligemment comprise, cordialement pratiquée. Anvers, porte du Nord ; Marseille et Gênes, portes du Midi, combinant leurs efforts pour arracher la Suisse à l'influence germanique, réclament des Français le sacrifice de leurs intérêts locaux. Et, comment ne pas se souvenir des paroles de M. G. Lecarpentier[1] :

1. *Commerce maritime et marine marchande.*

« La France dispose de 205 ports de commerce dont 57 sur la mer du Nord et la Manche, 98 sur l'Océan, 50 sur la Méditerranée. Cette multiplicité, jadis avantageuse à notre commerce maritime, quand les navires ne jaugeaient guère plus de 500 tonnes, lui a nui, au contraire, depuis un demi-siècle. La France n'a pu faire une concentration aussi complète de son commerce maritime international que l'Allemagne, par exemple, la Hollande ou la Belgique. Dans chacun de ces pays, un seul port absorbe la majeure partie du commerce maritime ; Hambourg, plus de la moitié ; Rotterdam, plus des deux tiers ; Anvers, plus des *trois quarts*. En France, notre plus grand port, Marseille, ne fait *même pas le quart* de notre commerce maritime, et les sept premiers réunis en font à peine les trois quarts. »

Parce que c'est un écho — anticipé — de ce que devait enseigner la guerre, écoutez encore M. Charles Rony : « Quand nous avons eu à construire notre système de défense, nous ne nous sommes pas avisés de doter d'un fort ou d'une citadelle toutes les villes de France ; nous avons choisi des points stratégiques, ceux par lesquels l'ennemi pourrait envahir notre territoire. On doit faire la même chose en matière économique. »

Aussi bien, dans le cas de la Suisse, Anvers souffrit de la sophistique de ses puissants voisins. C'était... avant 1914. Les causes artificielles se multipliaient qui voulurent interdire au port de l'Escaut l'essor auquel une économie saine lui donne droit. La loi naturelle est la règle suprême, les autres n'en sont que corollaires.

Du Havre à Bâle les cotons étaient transportés au prix de 24 fr. 50 la tonne, ainsi de Brême à Bâle. Et, cependant, mesurez de combien le Havre et Brême sont plus éloignés de Bâle qu'Anvers. Havrais et Brêmois, sans s'entendre, se partageaient en fait le bien naturel d'Anvers. Le port belge était, d'au moins 100 kilomètres, plus proche que le Havre des départements de l'Est français, de

la Suisse, de la Bavière, de l'Ouest européen. En outre, Anvers a ce qui manque à Hambourg et au Havre : le Rhin.

Sans quitter l'objet immédiat qui nous occupe, passez en Hollande. Vous y verrez les ports favorisés par des ristournes, surtout dans le trafic amsterdamois avec l'Amerique du Sud. Pour 15000 tonnes (minimum) annuelles, remise de 10 p. 100 et de 20 p. 100, si le total atteint, au moins, 80000 tonnes l'an.

Puis, encore un avantage, quoique détourné : l'expéditeur n'a pas à sa charge les frais de mise à bord, et l'armateur néerlandais soustrait du fret à son concurrent belge et même allemand.

Vous le voyez, à droite, comme à gauche, si Anvers l'emporte, c'est de haute lutte. Mais le gouvernement belge n'en devait pas moins, lui aussi, contraint, recourir aux procédés qu'ont inventés ses voisins. Je l'ai montré, en citant M. De Leener : « Par de tels tarifs (avantage au transit), l'État belge met, sur les marchés d'outre-mer, le fabricant national dans une situation d'infériorité vis-à-vis du producteur allemand. De semblables différences ne devraient jamais être tolérées. »

En fait, pourtant, le transit maritime se confondait avec l'intérêt de l'industrie belge. Par lui s'obtiennent le bon marché du fret, et les multiples occasions de transport.

Mais, c'est là point de vue trop strictement national. Préférons-lui un angle plus ouvert, interallié. Il convient à notre groupement international de rechercher des éléments de force. Renversons à notre profit ce qui, jusque aujourd'hui, servit surtout l'Allemagne. Mettez fin aux tarifs réduits des ports germaniques et hollandais. Par un organisme international muni de pouvoirs d'enquête, ne faites pas qu'interdire, mais empêchez les mesures de faveur ouvertes ou cachées. Enfin, rétablissez l'égalité dans la concurrence entre voies fluviales et chemins de fer par un péage adéquat sur le réseau d'eau du Rhin.

Sans ces trois conditions réunies, relever les tarifs de transit belges profiterait aux seuls ports allemands et hollandais. Serait-ce l'intention des industriels brabançons qui protestèrent contre certains inconvénients de leur politique nationale, et serait-ce la pensée de l'Entente?...

XX

LA POLITIQUE DES CHEMINS DE FER PRUSSIENS

La politique des chemins de fer, on l'a vu, était devenue, aux mains de l'Empire d'Allemagne, une arme dont les pays voisins ressentaient les coups. Il arriva que, sur le cas d'Anvers, la Prusse voulut pousser à fond l'emploi de tels moyens. Leur examen s'impose. L'opposition que fit à Anvers le protectionnisme français y trouvera sa contre-partie.

La liaison Escaut-Rhin souffre, nous l'avons montré, du manque de communication directe par les eaux néerlandaises, et plus encore par le Limbourg. Elle laissait aussi à désirer par voie ferrée, du fait du Limbourg hollandais. En outre, entre Anvers, Aix-la-Chapelle et Cologne, la ligne de la Vesdre, longue et encombrée. Malgré cela, l'Allemagne occidentale tout entière, une partie de l'Autriche aussi, figuraient dans l'hinterland anversois.

La Prusse soutenait Brême et Hambourg[1]. Elle employa les tarifs de faveur, dût l'économie de son propre railway en souffrir.

1. Les chemins de fer prussiens préfèrent des transports au départ ou à l'arrivée des ports allemands à ceux cheminant d'Anvers vers des destinations prussiennes; dans le premier cas, le kilométrage est plus considérable, et, partant, la recette plus forte.

Dans ses frontières, par des moyens identiques elle aida le rail contre la voie fluviale.

La politique prussienne, dans ce cas-ci, fut nettement hostile à Anvers.

Mais la position géographique ne cessait d'agir. La carte indique que la distance favorise Anvers dans une proportion de 50 p. 100 et même 100 p. 100 pour certaines destinations de l'Allemagne occidentale et méridionale. Hambourg, Brême, pour l'emporter, devaient obtenir des tarifs extraordinairement réduits.

Des armateurs et expéditionnaires de Brême voulurent détourner les transports de laines, destinés aux filatures de l'Allemagne du Sud, de l'Alsace et de la Suisse. Leur route naturelle est Anvers et le Rhin. La Chambre de Commerce et les compagnies de navigation de Mannheim se sentirent menacées, et, dès lors, commença une lutte intestine entre rivaux allemands. Déjà, Brême et Hambourg, grâce aux chemins de fer prussiens et à leurs tarifs préférentiels, s'étaient assuré les expéditions de coton, de cuivre, d'autres marchandises encore, au détriment de la voie naturelle, Rhin et route ferrée. Maintenant, il s'agissait non de conserver à Brême et à Hambourg un trafic conquis, mais, au détriment de l'économie nationale, de leur assurer un nouvel élément d'activité, jusqu'alors détenu par les ports du Rhin.

La Chambre de Commerce d'Anvers proposa, sur ce fait, la coalition opposée des compagnies de navigation rhénane, des chemins de fer belges et néerlandais, de l'Allemagne méridionale, d'Alsace-Lorraine, de l'Est et du Nord français, de la Suisse. Ainsi, la Prusse allait provoquer une guerre de tarifs. Finalement, chacun en demeurerait victime, comme le prouve la lutte entre grandes compagnies d'armement maritime. Les chemins de fer prussiens l'avaient ressenti eux-mêmes, quelques années auparavant. Il leur fallut augmenter le barème des voyageurs, preuve qu'ils étaient en mauvaise position pour entreprendre une guerre de tarifs.

C'était un effort pour ravir à Anvers son marché des laines, et renforcer ainsi Hambourg et Brême. Berlin se disposait à nuire à l'Allemagne du Sud et de l'Ouest. A la fin de 1910, sur une requête de la Chambre de Commerce d'Augsbourg, un groupe brêmois réunissant le *Norddeutscher Lloyd*, la *Hansa* et l'*Argo*, réclamait des tarifs préférentiels pour combattre Anvers qui expédie à Augsbourg par la voie combinée Rhin-chemin de fer.

Après avoir échoué, à cause de l'opposition que fit Mannheim, la campagne reprit, en 1912. Elle continuait, en fait, à contredire l'intérêt des importateurs du Sud et de l'Ouest de l'Allemagne, puisqu'il s'agissait de leur interdire l'accès d'Anvers, à nuire aux armements du Rhin et aux compagnies de chemin de fer allemandes intéressés à la route combinée Anvers-Rhin ou Rotterdam-Rhin.

Ni Brême, ni Hambourg ne sont les voies naturelles d'importation de la laine. Les tissages ont donc intérêt à user des ports étrangers. C'est, surtout, le cas de l'Alsace. Des 220 000 balles de laine importées l'an en Allemagne, la moitié passe par Rotterdam, Anvers, le Havre ou Trieste.

L'expérience que prétendit faire la Chambre de Commerce de Brême vaut d'être méditée par les partisans de la guerre économique.

Le ministre des Travaux Publics de Prusse contre les Chambres de Commerce de Neuss et de Darmstadt maintint l'avantage assuré aux ports allemands. Il s'obstina contre Anvers, Rotterdam et Amsterdam, et tout autant au grand dam des centres d'expédition allemands de la région rhénane.

Le 17 décembre 1912, se tint à la Chambre de Commerce de Francfort une séance importante[1] concernant les

1. S'y trouvaient : conseiller d'Etat Lochte, représentant les chemins de fer prussiens; le conseiller communal Nin et l'inspecteur des constructions du port communal, Waeser; trois représentants de la Chambre de commerce de Francfort; trois autres pour Mannheim, deux

tarifs préférentiels. Le 21 novembre précédent, les Chambres de Commerce de Mayence, Mannheim, Ludwigshafen et Francfort avaient protesté contre la mise en vigueur, prévue pour le 1er janvier 1913, d'un tarif de faveur applicable aux porcelaines expédiées des stations de la Thuringe vers les ports allemands de la mer du Nord.

M. le Conseiller de Commerce von Passavent, vice-président de la Chambre de Francfort, rappela combien les tarifs de faveur, établis au profit de Brême et de Hambourg, avaient déjà nui aux places de transbordement, situées sur le Rhin et le Mein.

Il faut retenir, au passage, une preuve du machiavélisme prussien. En 1912, l'administration de ce railway établit un barème augmentant les tarifs pour certaines stations allemandes qui, par leur situation, ne peuvent guère abandonner la voie ferrée pour la voie mixte (Rhin-chemin de fer). Par contre, les prix de transport étaient encore réduits pour les gares situées sur le Rhin et le Mein. Le but : drainer davantage le courant des transports dont la direction naturelle est la voie mixte. C'est dire l'intérêt que l'Allemagne trouverait à monopoliser la voie rhénane par le moyen de canaux à construire. Conclusion : le railway prussien acceptait des tarifs ruineux pour avantager Brême et Hambourg.

Cette politique était absurde puisqu'elle détruisait l'économie nationale. Elle aboutissait à supprimer les bienfaits d'une route d'eau admirable. Sous prétexte de lutter contre l'étranger on provoquait une lutte intestine, on revenait, sous une forme nouvelle, aux traités néfastes qui fermèrent, au milieu du XIXe siècle, l'Escaut et les Détroits baltiques.

Mieux encore, tandis que les chemins de fer de Prusse

pour Mayence, un pour Nuremberg, un pour Sonneberg. Étaient représentées la « Vereinigung Frankfurter Speditere », « Agenturbetrich Vereinigter Speditere und Schiffer » de Francfort, « Partikulier Schiffer-Verband Jus et Justitia », les « Vereinigte Speditere und Schiffer » de Mannheim, etc. Il y avait aussi un délégué de la « Badische A. G. für Rheinschiffart und Seetransport », etc.

abaissaient leurs tarifs pour alimenter Hambourg et Brême, les armements de ces places augmentaient sensiblement leur fret. C'était retirer d'une main aux expéditeurs de Thuringe et de Bavière ce qu'on leur avait donné de l'autre.

Dans la pratique on allait plus loin encore. Aux époques de pénurie de wagons, les expéditeurs en obtenaient s'ils dirigeaient leurs marchandises sur Hambourg et Brême, et se les voyaient refuser s'ils avaient choisi la voie mixte (Rhin-chemin de fer).

S'agissait-il d'importation, ces tarifs réduits à l'excès avaient entraîné les laines et les huiles de la voie Anvers vers le haut Rhin, la Suisse et les régions autrichiennes voisines, sur la route ferrée au départ de Brême ou de Hambourg. Ainsi, le chemin de fer plus long et plus coûteux devenait meilleur marché que la voie mixte (Rhin-chemin de fer) ! L'administration du railway prussien n'y gagnait pas, les lignes et la navigation rhénanes non plus. Cependant, celles-ci, autant que la première, avaient été créées et entretenues, puis améliorées grâce aux capitaux nationaux. La ville de Francfort, par exemple, avait dépensé plus de 70 millions de marks pour son nouveau port[1]. Les chemins de fer bavarois entraînés dans cette voie devaient accorder des tarifs qui les ruinaient. M. Heizler, directeur de la *Badische A. G. für Rheinschiffart und Seetransport*, remarqua que la nécessité où se trouvait le railway prussien de faire marcher les trains pour Brême et Hambourg quasi aussi vite que des express, afin de regagner une partie du temps perdu par la plus grande distance de ces ports que Anvers et Amsterdam, empêchait les tarifs de faveur de rien rapporter, malgré l'excédent du trafic. Les transports rhénans vers Anvers vont plus lentement, mais

1. En 1886, Francfort-sur-le-Mein construisit des docks pour marchandises générales et pour charbon. Jusqu'alors, le commerce fluvial y atteignait 150 000 tonnes ; quatre ans plus tard, 700 000 tonnes ; en 1905. 1 565 000 tonnes. C'est à cette époque qu'il y fallut dépenser une nouvelle somme de 70 millions de francs.

les expéditeurs peuvent compter sur une grande régularité, ce qui n'est le cas ni de Hambourg, ni de Brême : ainsi, en temps d'affluence, les marchandises de Thuringe sont négligées. Elles ne sont pas les seules[1].

Il résulte de confidences faites au cours de cette réunion, tenue à Francfort, le 17 décembre 1912, que l'origine de cette politique préférentielle n'était autre que M. Ballin et la *Hambourg-Amerika*. Après cela, pourquoi s'étonner des résultats écrasants obtenus par les armateurs germaniques qui, peu à peu, évinçaient l'Angleterre elle-même des Océans. Un instrument solide manié avec une telle vigueur doit faire prompte et large besogne. Ainsi, dès le printemps 1912, avant que rien ne fût connu concernant les nouveaux tarifs, des agents de la *Hambourg-Amerika Linie* parcouraient l'Amérique, cherchant des contrats d'expédition sur la base de la tarification qui, cependant, ne devait entrer en vigueur que le 1er janvier 1913. Le ministre prussien des Travaux publics ne disait rien autre dans sa réponse aux Chambres de Commerce de Neuss et de Darmstadt : « Les tarifs d'exception soutiennent, notamment, les ports de mer et l'armement allemands »... Mais, cela se faisait, en fait, au détriment de l'industrie des transports rhénans, essentielle pour l'Allemagne.

Ainsi, en Belgique, la batellerie reprochait aux chemins de fer de pratiquer à ses dépens un régime de faveur, en même temps que l'État contrariait le développement rationnel des voies navigables belges, tout en les grevant de péages onéreux[2].

1. Je m'en suis référé, pour les lignes qui précèdent, à deux rapports remarquables de précision de la Chambre du commerce d'Anvers des 25 novembre 1913 et 1914.

2. De 1875 à 1910, le trafic de la navigation intérieure, en Allemagne, s'est plus accru que celui des chemins de fer. La première a sextuplé son trafic, tandis que le railway n'arrivait qu'à quatre et demi contre un. *Mais*, depuis 1875, les voies navigables n'y furent guère allongées comparativement au railway qui passait de 26000 kilomètres à 59000.

XXI

L'ESCAUT VOIE D'EAU INTERNATIONALE

L'objet de ces pages n'est autre qu'un problème d'économie interalliée. Comment nous organiser pour le meilleur rendement de notre actif? Et la question d'Anvers n'a tant d'importance qu'en raison du rôle de ce port vis-à-vis de la Belgique, du Nord et de l'Est de la France, de l'Alsace-Lorraine, ainsi que de l'armement britannique, français et belge, parties essentielles de notre coalition.

Aussi bien ne pouvons-nous paraître ignorer la situation hybride imposée à l'Escaut. Du point de vue économique, fleuve essentiellement franco-belge, il arrive que son issue sur la mer demeure aux mains d'une nation qui doit son existence historique à la fermeture de l'Escaut. Elle en détient toujours les clefs. Et la diminution nationale qui s'ensuit s'aggrave par le même obstacle : placée à l'embouchure de l'Escaut, c'est encore la Hollande qui occupe l'enclave limbourgeoise.

En 1914, la perte d'Anvers résulta de ce que la Belgique ne put être secourue par la flotte anglaise. Depuis,... cette anomalie met en danger l'indépendance néerlandaise. Berlin prétendit transporter d'Anvers ses matériaux de guerre à travers l'embouchure de l'Escaut et l'enclave limbourgeoise. L'Allemagne, maîtresse éphémère du sol belge, a prouvé

l'iniquité qui vicie le statut international des Brabançons : ce qui manque à l'Allemagne pour défendre sa proie, manquait à la Belgique pour garder son bien.

Quels sont les droits et devoirs internationaux de la Haye, relativement à l'Escaut?

La Hollande n'est pas, comme la Belgique et la Suisse, pays de « neutralité permanente ». Elle se trouve dans la position commune aux États, petits ou grands : son propre assureur contre le voisin. Et celui-ci connaît la mine agréable de sa voisine : beaux ports, riches colonies. Voilà qui mérite considération.

Son statut international comprend deux phases.

I. — La première a sa source dans les accords secrets intervenus entre l'Angleterre, la Russie, l'Autriche et la Prusse, à Troyes, d'abord, le 15 février 1814, puis, dans les traités de Vienne du 9 juin 1915. La Hollande devint royaume héréditaire des Pays-Bas, sous la souveraineté de Guillaume d'Orange-Nassau, et reçut, à titre « d'arrondissement convenable », les « ci-devant provinces belgiques ». Pris de fringale, le roi Guillaume souhaitait encore « quelques districts et places fortes appartenant à la France[1] ». On le calma.

Quant à l'Escaut, fermé par le traité de Munster (30 janvier 1648), le traité de Vienne l'assimilait au Rhin, au Neckar, au Mein, à la Moselle (art. 117) : il posait le principe célèbre :

> La navigation dans tout le cours des rivières indiqué du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, *sous le rapport du commerce*, être interdite à personne (Art. 109).

Pour les navires de guerre, la Hollande, étant chez elle dans la partie de l'Escaut accessible à cette classe de navires, les soumettait à sa juridiction.

II. — La deuxième phase de l'histoire de la Hollande

1. Lettre du duc de Wellington. La Haye, 10 juillet 1915, E. Descamps. *La Neutralité*, etc., 1902, p. 84.

s'ouvre en 1830 avec la révolution de cet « arrondissement convenable » dont on l'avait gratifiée, les « ci-devant provinces belgiques ». Une « diablement mauvaire affaire », disait Wellington, restaurateur de la dynastie orangiste[1].

Le 4 octobre 1830, le gouvernement provisoire installé à Bruxelles prenait cet arrêté :

Les provinces de Belgique, violemment détachées de la Hollande, constituent un État indépendant.

Le 18 novembre suivant, le Congrès proclamait, au nom de la Nation, l'indépendance de la Belgique.

Le traité de Londres (15 novembre 1831) reconnaissait le royaume de Belgique « qui formera un État indépendant et *perpétuellement neutre* ». Le 19 avril 1839, le souverain des Pays-Bas consentait à la dissolution de l'union entre Hollande et Belgique et reconnaissait le traité de 1831.

Le même jour, les « Cinq Cours » (France, Autriche, Grande-Bretagne, Russie) plaçaient ces accords sous leur *garantie*. La cinquième Cour, qu'il serait discourtois d'oublier, était la Prusse. Depuis 1914, elle mérite une place à part parmi les États garants des Traités.

Le « domaine éminent » sur le bas Escaut éprouve du coup une modification ; il se trouve partagé entre deux États riverains. D'Anvers à Doel, l'Escaut devient belge ; il reste hollandais de Doel à la mer. Désormais, conséquence du traité de 1839, « l'Escaut est contrôlé par deux gouvernements, les gouvernements belge et néerlandais[2] ». Si l'Escaut belge peut être considéré comme une « eau intérieure », l'Escaut hollandais, encore qu'il contienne le débouché sur la mer, est :

Une propriété, souveraineté absolue au profit des Pays-Bas, avec limitation de l'exercice de cette souveraineté au profit de tiers[3], — la Belgique, dans l'espèce.

1. La princesse de Liévin au prince Léopold, *Souvenirs*, p. 150.
2. Déclarations de M. Verbrugge, délégué de Belgique à la Conférence internationale de Washington, de 1889.
3. R. de Ryckère, *Rev. droit marit.* Bruxelles, 1914, p. 14.

Chacun des deux souverains de l'Escaut maritime demeurait maître de réglementer, dans sa zone, la navigation des bâtiments militaires étrangers. Ainsi procéda la Hollande par un premier arrêté du 2 février 1893, suivi d'un second du 30 octobre 1909, dans le souci de faire concorder son droit interne avec les dispositions de la XIIIe Convention de la Haye du 18 octobre 1907 :

Les Pays-Bas accordent aux navires de guerre étrangers le libre passage des eaux territoriales dans les limites de ce qui est admis par le droit des gens. L'accès dans les passes de mer et les eaux territoriales du royaume est interdit, sans autorisation du ministre de la Marine. Point important : l'Escaut occidental (*Hond* ou *Wester Schelde*) — la route maritime d'Anvers à la mer et *vice versa* — demeure une eau intérieure (Art. 4, alin. 3).

Il résulte de ces textes combinés que :

Les Pays-Bas, soucieux de remplir toutes les obligations de la neutralité, ne pourraient pas, dans le cas d'une guerre maritime, « laisser passer aucun navire de guerre belligérant dans les eaux de l'Escaut occidental ».

A cette règle, une exception paraît s'imposer : le cas où les navires de guerre ressortiraient aux Puissances garantes de la neutralité belge et accourraient la défendre. Sans doute, la Hollande n'en est pas « garante » elle-même, *in terminis*. Mais elle a le devoir moral de contribuer à assurer le respect du Traité de 1839, puisqu'elle lui a donné sa solennelle approbation.

La Hollande, « propriétaire souverain » du tronçon de l'Escaut qui traverse son territoire, est gardienne résolue de son inviolabilité. La Prusse, chef des États allemands, en pénétrant sur cette portion du pays néerlandais, soit par l'embouchure du fleuve, soit en procédant du tronçon belge qu'elle occupe, violerait les traités par elle signés, — depuis celui passé à Londres, le 19 avril 1839, « au nom de la Très-Sainte et Indivisible Trinité », jusques et y compris la XIIIe Convention de la Haye du 18 octobre 1907.

Par ce dernier acte diplomatique, l'Allemagne s'engageait :

A respecter les droits souverains des puissances neutres; à s'abstenir dans le territoire ou les eaux *neutres* de tous actes qui constitueraient de la part des Puissances qui les toléreraient un *manquement à leur neutralité* (art. 1); à ne point « faire des ports et des eaux *neutres* la base d'*opérations navales contre les adversaires* » (art. 5).

Si jamais l'Allemagne s'avisait d'oublier ses engagements, ce qui s'est vu, la Hollande, sans doute, lui rappellerait, et lui *prouverait* que toucher à l'Escaut hollandais, c'est commettre envers elle « acte hostile » avec toutes ses conséquences[1].

Mais, du point de vue commercial, reste à dire que la Hollande, depuis 1839, a interprété ce contrat, qui l'engage aussi envers la Belgique, d'étrange façon. Si celle-ci a tant souffert, avant 1914 et après, du statut de l'Escaut si bizarrement conçu, si strictement interprété, l'Entente n'oubliera pas que son intérêt essentiel s'y trouve engagé. L'Escaut. indispensable à la Belgique, donc aux Alliés, sa navigabilité ne devra plus pâtir de difficultés administratives qui faisaient obstacle aux mesures qu'imposait l'hydrographie. Et, sans faire, ici, l'histoire des Bouches de l'Escaut, manière de dire le delta de trois fleuves, que pourraient illustrer maints exemples typiques, il suffira d'évoquer les exigences du gouvernement néerlandais qu'en fait la Belgique a subies. Le sujet manque d'attrait. Les Hollandais aperçoivent-ils le risque où pourrait les entraîner la lutte économique qui, sous l'une ou l'autre forme, suivra cette guerre? Qu'adviendrait-il, Anvers étant, c'est acquis, une arme inestimable aux mains de la Belgique et, ainsi, de l'Entente, si la Hollande subissait la pression de Berlin? Il pourrait tenter ce gouvernement sans scrupule d'engager la Hollande dans une lutte — passive, mais perfide, contre Anvers. On pourrait

1. J'emprunte les lignes qui précèdent à une étude de M. Édouard Clunet (*Figaro*, 22 mai 1918).

souhaiter qu'Anvers fût embouteillé par la nature ou un malencontreux hasard. Par une politique d'abstention dont les Belges subirent, déjà, les dommages, la Hollande pourrait compromettre les intérêts essentiels de l'Entente en contrariant le libre accès d'Anvers. Rotterdam n'y perdrait pas, l'Allemagne non plus. Dans ces cas-là, d'ailleurs, l'Allemagne perd rarement. Les Néerlandais préféreront, peut-être, s'éviter le risque de commettre un méfait parce que pris entre l'écorce et l'arbre, — par le fait de Berlin.

La jonction Escaut-Meuse-Rhin, mesure provisoire sinon un pis aller pour Anvers, peut se faire par la mise au point du trait d'union naturel entre ces fleuves.

La partie méridionale des Pays-Bas trouverait à moderniser ses voies d'eau, et dans l'aménagement du Nieuwe Waterweg le même intérêt que Rotterdam à laquelle, la Zélande fut toujours sacrifiée. Cet objectif, comme l'a fait remarquer M. F. Urbain[1], ne peut être atteint sans régularisation et jonction des deux Escauts, ce que préconisaient, dès 1896, les ingénieurs zélandais[2]. Sans doute, en déduisaient-ils, à tort, le renouveau de Middelbourg, vieille capitale de la Zélande, car les ports ne se développent pas à l'embouchure des fleuves accessibles aux grands navires. L'exemple de Flessingue confirme le cas de Middelbourg. L'avenir de la Zélande : régulariser l'Escaut. Le développement industriel et commercial des rives hollandaises de l'Escaut occidental suppose sa réunion au Bras oriental, et, ainsi, à la Meuse et au Rhin[3]. En cela, intérêts zélandais et belges sont solidaires. Les voies fluviales, en effet, sont, mieux que moyens de navigation, sièges d'établissements prospères.

Quant au surplus, la stabilité du chenal dépendra de la

1. *La Renaissance belge*, avril 1918.
2. *Histoire hydraulique de la Néerlande* (*Annales* des Ponts et Chaussées, 1896).
3. Urbain, *loc. cit.*

régularité de son tracé, ses profondeurs de ses dimensions et de ses formes. L'hydraulique l'indique, et sans réserves.

Les cinq kilomètres de quai d'Anvers, les trois mille mètres exploités industriellement d'Hoboken à Hemixem, et les agglomérations isolées de Tamise, de Baesrode et de Termonde exceptés, les vingt-six lieues de rive entre Termonde et l'embouchure de l'Escaut se trouvent abandonnées. Les terrains voisins du fleuve sont, quasi partout, en contre-bas. De plus, le tracé irrégulier se prête mal aux communications latérales et transversales. Reste que le régime international auquel est soumise la partie maritime du fleuve nuit à son aménagement rationnel. Il supposerait une symphonie hollando-belge qui demeure dans nos vœux.

Le régime international de l'Escaut relève d'un traité qui reçut de nombreuses additions [1]. Une Commission permanente, deux délégués hollandais et deux belges, tenta d'appliquer ces accords, pendant soixante-quinze ans. Le Gouvernement de la Haye, de 1845 à 1848, contesta une mesure, faute de laquelle des accidents maritimes se produisirent. S'il finit par y consentir, ce ne fut qu'avec des réserves. Il s'agissait de modifier l'éclairage de l'Escaut. En 1864, en 1881, répétition des mêmes nécessités et d'une opposition toute pareille.

S'agissait-il de draguer les passes en territoire hollandais, et, négation absolue des accords internationaux, aux frais du gouvernement belge, les Hollandais ne l'autorisaient que du lever au coucher du soleil, et, pendant cet intervalle, entre trois heures avant, et une heure après la marée basse. Par le jeu des combinaisons de marées et d'heures solaires on arrivait à réduire la durée du travail utile dans des proportions économiquement désastreuses : 22 minutes! arriva-t-il, une fois, et les dragues et chalands

1. Article 9 du traité du 19 avril 1839. — Convention A du 20 mai 1843. — Convention B du 20 mai 1843. — Convention du 31 mars 1866, du 9 février 1881, du 25 mars 1891. — Voir *Les traités de 1831 et de 1839*, par Trévire et Nervieu (van Oest, éditeur, Paris).

devaient, pour cela, faire un parcours de quatre heures. En janvier 1914, la moyenne du dragage fut deux heures cinquante-cinq minutes par jour ouvrable!

Vint le mois d'août 1914. La Hollande enlève le balisage, place des lignes de mines, supprime le pilotage belge à l'embouchure du fleuve, visite à l'entrée et à la sortie le moindre vaisseau. Bien plus, elle saisit des bâtiments de l'État Belge.

La Commission permanente de surveillance de l'Escaut (traité de 1839) voit sa compétence limitée au balisage et au pilotage. Ce n'est pas elle qui pourra approprier la vallée du Bas-Escaut maritime, question si importante pour les Zélandais et les Belges. Considérer le Bas-Escaut comme une voie maritime mondiale permettra seul d'aboutir à une solution.

L'obstacle politique écarté, la prospérité de la vallée où coule l'Escaut maritime dépendra de modifications économiques. Le *strombau* où excelle l'Allemagne pourrait nous inspirer. Un fleuve ne doit pas que remplir certaines conditions hydrauliques, mais encore s'accorder avec les circonstances économiques. Celles-ci l'emportent même sur celles-là; c'est affaire de bon sens. M. F. Urbain en a étudié le régime dans *La Renaissance belge*[1]. J'y renvoie le lecteur, ne retenant, ici, qu'une indication précise mais plus générale, ce qui suffit à l'ensemble de cet ouvrage. La marine marchande nationale exige, à portée du fleuve, des chantiers de construction navale et les industries qu'ils supposent. Pas de marine nationale sans construction nationale. L'exploiteur d'un engin doit le construire.

Notez, enfin, que la cession éventuelle par la Hollande de la rive gauche de l'Escaut n'empêcherait pas le fleuve d'être mitoyen, et sa mise en valeur parfaite supposerait le même consentement hollando-belge dont l'absence provoqua la situation dont il faut sortir. De ce point de vue, la suggestion du Conseil économique de Londres apparaît

1. Numéros d'octobre et décembre 1917, et février 1918.

médiocre. Au contraire, puisque cette question conjugue les intérêts flamands et zélandais, la résoudre n'est pas impossible. Un bon arrangement élimine, d'abord, toute violence, puis accorde les intérêts par ce qu'ils ont d'harmonieux. Les avantages finissent par l'emporter et l'union se fait. La Zélande ne doit plus être sacrifiée à Rotterdam. S'agit-il jamais d'avantager Anvers au détriment d'un autre port brabançon? Si la Belgique put figurer dans le monde, malgré le déséquilibre de son économie tout en exportation, et malgré des portes, sinon fermées, souvent rien qu'entr'ouvertes, elle le dut à son sens de l'union.

Lorsqu'un organisme tel qu'Anvers doit remplir un rôle interallié, il ne saurait convenir d'en méconnaître les possibilités industrielles. Aussi bien, l'appropriation du Bas-Escaut maritime doit-elle figurer dans le potentiel anversois.

Si la Zélande comprend et défend ses intérêts, elle doit être un trait d'union entre la Haye et Bruxelles. L'opposition belge ne se voit nulle part dans les rappels historiques qui précèdent. Bien plus, la Belgique apparaît comme trop soumise aux exigences hollandaises dans l'exploitation de l'Escaut. Et ce doit être le résultat d'une politique très ancienne et plus néfaste encore qui fit méconnaître, en Belgique, le sens national. Léopold II s'en plaignait. Reconnaissant à ses concitoyens de grandes qualités, ce prince de génie s'acharnait, cependant, à souligner ce défaut. Quelques années encore, et il eût pu constater combien, en cela, le fond différait des apparences. Désormais, après être repassée à la forge, l'âme brabançonne rend un son nouveau. Si la Haye souhaite des rapports cordiaux avec la Belgique, il lui sera profitable de ne pas l'oublier.

L'hydraulique est savante. L'économie commande. Que faire pour amener en bordure de l'Escaut la vie la plus intense? Quant à l'effort lui-même, Suez, Kiel, Corinthe, Panama invitent à quelque audace. La Seine a de même été endiguée sur cinquante kilomètres. Et, sur la Tees on a obtenu par endiguements, dans un estuaire sauvage, un

chenal de quarante mille mètres. Même cas encore pour le Weser, et la distance y est du double. Des jetées basses en fascinage y ont obtenu le meilleur résultat.

Si, pour agrandir le port du Havre, on engage deux cents millions; si, afin d'améliorer la navigation en Seine, on dépense soixante-dix millions, une mise égale ou supérieure se justifie dans le cas de l'Escaut. Sa valeur se mesure à son rôle international et, d'abord, à son rôle interallié. Reste à dire que ces millions, au dire de certains spécialistes, seraient en partie récupérables par la plus-value des terrains avoisinants, par les 16 000 hectares de territoire conquis sur le fleuve, par l'économie du dragage des seuils rendu inutile. Cette charge, sans cela, ne fera que grandir avec l'accroissement continu des dimensions des navires. Pourquoi l'Entente n'affirmerait-elle pas son union sur le terrain économique en donnant à ce travail forme interalliée, comme les bénéficiaires en seront aussi les Alliés ? Il va sans dire que nous n'avons pas à nous prononcer, ici, sur la valeur technique de l'étude de M. Urbain, ce qui sortirait du cadre de ces pages.

Quand il s'est agi de racheter les péages de l'Escaut, toutes les Nations, pour des raisons identiques, ont participé à la libération commerciale de ce fleuve. Voici une occasion pour les États-Unis de réaliser un des aspects de la Ligue des Nations.

Il ne saurait être question de discuter, ici, la technique du projet. Mais, M. Urbain[1] put dire : « Aussi bien que l'histoire artificielle des rivières, leur histoire naturelle fournit des bases de prévision. La biologie des fleuves, et celle de l'Escaut, en particulier, permettent de voir que plusieurs bras d'un même fleuve à marée peuvent coexister sans inconvénient[2]. Seule l'existence simultanée de deux

1. *Loc. cit.*

2. Ceci répond à l'objection que ces travaux entraîneraient des perturbations hydrauliques mettant, d'une manière momentanée, la navigation en danger, pendant les travaux. L'objection est ancienne et sans fondement, au dire des spécialistes.

bras de forme et de dimensions sensiblement similaires pourrait être inquiétante et, dans l'hypothèse où l'un d'eux ne pourrait pas être rapidement barré. »

Quel serait le rendement de ce travail? Il faudrait, assure-t-on, prendre aux rives 9 000 hectares et leur en restituer 16 000 dont la qualité agricole serait, paraît-il, de premier ordre. Mais ce n'est là qu'un résultat secondaire.

Par leur comparaison avec des travaux équivalents, dans la Clyde et la Tees, les modifications proposées pour l'Escaut expriment leur valeur. Middlesborough, au début du XIXe siècle, hameau de 25 âmes, en a, aujourd'hui, plus de 100 000. On y construit 150 000 tonnes de navires l'an. Et, pourtant, à côté de l'Escaut, la Tees est peu de chose comme voie d'eau et, surtout, par sa situation géographique.

Du point de vue interallié n'est-il pas utile qu'Anvers si puissant, revenu à son ancienne splendeur, possède encore de grandes possibilités. L'avenir c'est, d'abord, affaire de potentiel. Et n'est-ce pas, tout autant, puissance de mise en valeur d'un actif jusqu'alors réservé?

L'avenir de la France et de la Belgique, c'est, en partie, un problème industriel. Produire intensément suppose la proximité des industries connexes et la continuité des emplacements propices. Où s'en trouverait-il comme dans la grande concavité Anvers-Ossenisse, au confluent des vallées de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin? M. F. Urbain l'a justement dit : « Ce qu'il faut voir, ici, pour se représenter le rendement de l'entreprise, ce n'est pas une flottille, si grande fût-elle, de navires remontant vers Anvers, c'est la rive orientale du Bas-Escaut encrassée par la saleté des usines, ce sont les chantiers en état de construire et un thalweg en état de recevoir les plus grandes unités que l'architecture navale puisse enfanter, c'est le rouge éclatant des creusets et des aciers en feu, réfléchis dans l'immensité du ciel. Et, ce qu'il faut entendre, c'est le rythme des marteaux, le grincement des foreuses, le vrombissement des turbines. Ceux qui ont vu ces lueurs

sous d'autres cieux, entendu ces échos sur d'autres voies d'eau *savent* que l'on peut contempler, ici, de plus beaux spectacles encore ; ils aspirent à faire partager leur conviction, fondée sur des bases positives, par ceux qui n'ont vu du monde que le mélancolique aspect des fauteuils [1].

« Quant à la rive occidentale, ses vœux peuvent être exaucés. A l'aval, dans les parages de la concavité de Terneuzen, au débouché d'une vallée secondaire qui plonge jusqu'au cœur de la région Roubaix-Lille-Tourcoing et jusque dans les districts charbonniers de France et de Belgique, un régime économique, approprié à la situation topographique, donnera, enfin, satisfaction aux plaintes légitimes d'une population longtemps sacrifiée. Plus à l'amont, la convexité agricole ravitaillera une grande ville commerciale, un des premiers ports maritimes et des centres manufacturiers des plus intenses [2]. »

La valeur d'un projet se mesure à sa manière de tenir compte des intérêts indépendants qui peuvent s'y rencontrer. Aussi bien, les Pays-Bas profiteraient-ils de ces circonstances nouvelles. Si l'Escaut devient la première voie maritime de l'Europe, qu'y perdrait la Hollande? Développant ses moyens agricoles sur les deux rives du fleuve, ne serat-elle pas avantagée du gain de tant de terres fertiles, plusieurs milliers d'hectares? La Zélande se débarrassera de trois mille hectares de terrains bas et humides, « prématurément endigués par des moyens de fortune qui engendrèrent des marais fétides. Elle récupérera, grâce à l'outillage mécanique moderne, 7 500 hectares de terrains rapidement et complètement colmatés [3] ». Plus encore, c'est ouvrir un avenir à d'importantes agglomérations industrielles zélandaises, depuis Santvliet jusqu'à Ossenisse. Faire la fortune des Zélandais, c'est encore servir les intérêts de l'Entente.

1. Urbain, *loc. cit.*
2. *Id., ibid.*
3. *Id., ibid.*

XXII

L'INTÉRÊT DE LA HOLLANDE

La concurrence commerciale évite les coups de force ; ils profitent trop peu à leur auteur. Elle implique, même sous sa forme la plus vive, une vigueur qui n'est pas sans souplesse. Si, trop souvent, dans ces pages apparaît un antagonisme hollando-belge, dont l'origine se trouve ailleurs qu'en Belgique, les contacts n'en doivent pas moins être recherchés. Le jeune royaume a souffert, peut-être, moins du fait de la Haye que des conventions internationales dont ce gouvernement bénéficie. Mais, depuis 1914, les éléments du problème belge-néerlandais sont bouleversés. Le peuple brabançon, en ses parties les plus vivantes, l'avenir, refusera une forme politique qui l'astreigne à la neutralité. Ayant trop souffert parce qu'il se trouva désarmé, il méprisera une garantie sans valeur.

En face de la Hollande, cette Belgique rénovée ne sera plus le même peuple débonnaire. La Haye manquerait de sagesse en ne s'en apercevant pas. Libre de toutes réserves officielles, je ne crois pas déformer la pensée belge en assurant que la Hollande devra, désormais, s'inspirer de sentiments plus équitables. Aucun gouvernement n'y pourra rien : quoique pantelants, ruinés, épuisés, les Belges savent que l'avenir leur sera favorable parce qu'ils occupent, en

Europe, une position géographique capitale. En outre, la guerre actuelle leur a donné un sens profond, ardent, fût-ce celui du néophyte, de l'expression nationale. C'est un fait. Mieux vaudra l'accepter que d'attendre qu'il s'impose.

Dans un sentiment d'union, pourquoi Amsterdam, véritable métropole commerciale de la Hollande, ne verrait-elle pas combien ses intérêts sont conciliables avec ceux d'Anvers? L'intérêt général des Pays-Bas ne se confond pas avec les contractions qu'impose une politique exclusive, favorable à Rotterdam. Port des îles de la Sonde, port des Antilles, port de l'Argentine et du Brésil, c'est sur les quais d'Amsterdam qu'affluent les produits si variés et si riches des Indes. La prospérité toujours accrue d'Anvers s'accorderait de celle d'Amsterdam, et réciproquement. Est-il sage de recherche entre nations des occasions d'accord, d'éloigner les causes de friction bienfaisante? Il suffirait du déplacement de la *Holland-Amerika* (trafic des États-Unis) et du *Rotterdam'sche Lloyd* qui fait, déjà, un service combiné avec la Compagnie *Nederland* d'Amsterdam vers les Indes Orientales. D'autant plus que si la Hollande imitait la Belgique, dans le cas d'Amsterdam, et y concentrait l'ensemble de ses grandes lignes, la rivalité séculaire hollando-belge céderait la place à une collaboration. Ce serait y aider que rapprocher les intérêts des armements hollandais et interalliés. Qui fait obstacle à une collaboration belge-néerlandaise en matière maritime? Les intérêts d'un pays ne se confondent pas toujours avec celui d'un port. Anvers est l'exception, d'ailleurs remarquable, d'une règle plus fréquente parce qu'Anvers est LE port belge par excellence, ce que Rotterdam ne sera jamais pour les Pays-Bas, et ce qu'Amsterdam pourrait redevenir. Les avantages que recueillerait l'armement hollandais à collaborer avec la Belgique ne profiteraient-ils pas au pays tout entier? L'industrie brabançonne trouve des débouchés sérieux en Hollande et aux Indes. Amsterdam et Anvers peuvent se tendre la main. Le port néerlandais n'y trouvera qu'avantage, alors qu'une

politique exclusivement rotterdamoise compromet son avenir.

Reste à savoir si, pour ouvrir les voies à la concorde, on voudra en enlever deux obstacles : le statut du delta zélandais[1] et l'enclave limbourgeoise. Acceptera-t-on aussi une exploitation du railway qui rapproche Belges et Hollandais? Les deux réseaux trouvent leur intérêt à combattre les tarifs différentiels, pratiqués en Allemagne, au profit des ports nationaux. Hollandais et Belges reconnaîtront-ils qu'ils n'ont, en cela, guère été que les plaideurs, l'huître profitant à la seule Germanie?

S'agit-il de navigation intérieure, le cas n'est pas différent. Jusqu'en 1830, les Pays-Bas vécurent d'une vie commune. Les provinces belges partageaient un même régime rhénan avec leurs voisines. Ainsi, la France, autrefois riveraine du grand fleuve, en Alsace. Par contre, la Suisse n'était pas intéressée à cette navigation : Strasbourg dépassé, le Rhin devenait sans utilité commerciale. Alors aussi, la Confédération germanique n'avait pas encore fondu en une seule les politiques prussienne, bavaroise et badoise. Si le Congrès de Vienne, en 1815, confia le Rhin aux États rhénans, ce fut pour satisfaire les intérêts de tous ceux dont l'avenir en dépendait. Le Rhin, du fait des circonstances politiques et géographiques acquises en 1815, était pratiquement fleuve international. Depuis, la question prit de l'ampleur. De cette ligne d'intercommunication indispensable, et qui fut confiée aux riverains, l'Allemagne veut faire un fleuve exclusivement allemand. Le Rhin symbole de la politique germanique! Était-ce là l'intention du Congrès de Vienne?

Séparée de la Hollande, la Belgique se trouve pratiquement dépossédée de ce qui lui fut donné en 1815. Sa participation à la gestion rhénane était prévue. On l'en a chassée. Attitude paradoxale. Est-il port rhénan qui l'em-

1. Notre idée trouverait une expression égale dans l'emploi de l'appellation « estuaire zélandais ».

porte en valeur, en qualité, sur Anvers? Et la navigation belge, malgré des circonstances si contraires, ne compte-t-elle pas pour 18 p. 100 dans le trafic total du Rhin? Pourtant, si le pavillon belge apparaissait encore sur ce fleuve, n'était-ce pas simple tolérance des Hollandais et des Prussiens? Ainsi, dans la pratique internationale traite-t-on les nations petites par la masse. Les peuples de l'Entente trouvent-ils cela conforme à la devise qui les unit contre les Impériaux réactionnaires de Prusse et de Hongrie, défenseurs de privilèges dont, depuis plus de cent ans, le souvenir lui-même a disparu de nos mémoires?

Mieux que d'autres, les Français comprendront l'indignation brabançonne devant pareil déni de justice. L'Alsace-Lorraine perdue, ils furent chassés de ce Rhin qui seul donne à leurs frontières figure acceptable[1]. La France cessa d'être puissance rhénane, circonstance économique grave, si l'on songe au rôle prépondérant et grandissant encore, d'année en année, de cette artère fluviale dans l'économie européenne[2].

Par contre, la Suisse qui, dès 1815, ne pouvait subir l'influence rhénane, en dépend, depuis que les allèges remontent jusqu'à Bâle, tendent même vers le lac de Constance. Est-il légitime d'exclure l'Helvétie des affaires rhénanes, surtout quand, plus que jamais, la Prusse s'assimile la Bavière et le grand-duché de Bade? Le Rhin pénètre de plus en plus vers le Sud. Après avoir atteint Strasbourg et l'Alsace-Lorraine, avec la région de l'Est il touchait la ville de Bâle, où l'on a construit un grand port fluvial.

Pareille situation nie son époque. L'Allemagne n'a pas le droit, au xxe siècle, de détourner pour son seul usage un bien partagé entre les nations.

1. Conf. *Le Rhin et l'Équilibre européen*, Charles Stiénon (Librairie du Recueil Sirey, éditeur, Paris).

2. Il suffirait pour le prouver de citer les statistiques rhénanes. Francfort devint, d'abord, un grand port, Strasbourg suivit, Bâle en fera tout autant. Reste que Bamberg, Constance, Neufchâtel n'arriveront pas à moins. Et l'on verra bien, un jour, Thionville, Metz et Vienne, elles aussi, partager le même sort heureux.

Du point de vue belge, le Rhin c'est le Danube pour les Bulgares, ou, mieux, cent fois le Danube pour cent Bulgarie. Il s'y ajoute que la perfection industrielle de la Belgique donne au problème rhénan une acuité singulière.

La France, l'Alsace-Lorraine reconquise, devra veiller à ce que ne l'emportent point exclusivement les projets de canalisation du Neckar ou de liaison Rhin-Danube. Canaliser la Moselle et rattacher Anvers au Rhin, doivent l'emporter : c'est l'intérêt vital de la France et de la Belgique, c'est la cause même de l'Entente.

Un organisme international permanent, muni de pouvoirs souverains, doit veiller à la gestion équitable du Rhin, de ses affluents, des canaux qui s'y rattachent. La Suisse, ici, se joindra aux Alliés pour sauver son indépendance de l'emprise prussienne. La liaison de l'Escaut et de la Meuse au Rhin conditionnera notre économie, en l'emportant sur les rapports établis entre le Rhin, l'Ems et le Weser. Que les Hohenzollern réalisent le projet *Deutsche Rheinmündung*, et l'Entente serait dépouillée[1].

Jusque aujourd'hui, l'abus de la souveraineté territoriale put nuire à l'équilibre rhénan. Une Commission internationale du Rhin interdirait péages différentiels et mesures capables de détourner artificiellement le trafic. Elle obtiendrait un tarif équitable et uniforme qui réserverait les intérêts rhénans que ne pourrait menacer une politique des chemins de fer à but économique. Elle exigerait pour les ports du Rhin des tarifs combinés avec ceux du railway.

1. L'ingénieur allemand Rosemeyer propose que, par un canal maritime, Anvers à Gladbad-Widdig, on amène des bateaux de 4 000 tonnes jusque dans les ports rhénans. Ainsi, Anvers deviendrait une simple escale et les ports rhénans des ports maritimes. Sa justification économique est de supprimer le coût actuel du transport du port maritime au Rhin. En effet, sans transbordement, une différence de plusieurs centaines de kilomètres, en plus ou en moins, n'influe pas sur le prix du voyage (marchandises). Ainsi, le fret est-il le même de Anvers pour Hongkong et Shanghaï, malgré une différence de 1 615 kilomètres entre chacun de ces deux trajets. C'est le grand projet de la *Deutsche Rheinmündung*. Il substitue *Anvers-Bagdad* au *Berlin-Bagdad*.

permettant à la voie rhénane de lutter contre une concurrence artificielle née de cette politique des chemins de fer allemande qu'il faut dénoncer.

Depuis 1911, des bateaux de 1 000 tonnes remontent vers l'Est, sur la route frontière entre le grand-duché de Bade et la Suisse, jusqu'à Rheinfelden. La canalisation du Rhin ayant réussi dans cette région des rapides, on continuera vers Constance dont le lac est né du Rhin, après avoir dépassé la chute du Rhin, à Schaffouse, au moyen de six écluses. Ainsi, les marchandises lourdes pourront-elles aller et venir par le Rhin, entre Bregenz, en Autriche, et les ports du Nord, Anvers, Rotterdam et Amsterdam. Ce sera une ligne d'eau de 1 200 kilomètres.

XXIII

QUE VAUT L'OUTILLAGE D'ANVERS? ASPECT COMMERCIAL DE LA QUESTION

La partie du port qui se trouve dans le fleuve, bordé de murs de quais que flanque un large terre-plein, forme un tout avec les dix bassins écluses qui couvrent 13600 mètres carrés. Cet ensemble est armé de 312 grues hydrauliques et 80 grues électriques.

Les entrepôts sont nombreux. Le seul Entrepôt Royal occupe 31650 mètres carrés. Ailleurs, un seul bâtiment peut contenir 325000 hectolitres de grain.

Sous le mur de quai, des galeries souterraines entourent des gaines qui transportent vers le magasin les grains débarqués du navire, en un point quelconque du quai longeant le bassin Lefebvre.

Il faudrait noter aussi des entrepôts exploités par des sociétés privées [1], plusieurs gares de chemins de fer [2], dont celle d'Anvers-Sud qui couvre 42 hectares avec 49 kilomètres de voie ferrée, Anvers-Kiel dont le développement occupe 60 hectares avec 43 kilomètres de lignes ferrées. Ces gares

1. Entrepôts de la Compagnie des magasins généraux, l'entrepôt Saint-Félix, l'entrepôt Rubens, les Magasins Australia et Africa.

2. Anvers-Bassins, gare au Bois, gares du quai du Rhin, d'Anvers-Sud, d'Anvers-Kiel.

atteignent des moyennes de mouvement-wagon quotidien de 1 500 et 2 000, 4 000 même.

A la déclaration de guerre, le port, congestionné, depuis cinq ans, était sur le point de doubler ses installations. Déjà, se trouvaient en service le premier tronçon du bassin-canal et la première de huit darses dont l'ensemble devait former la liaison entre le port d'Anvers et son annexe d'aval du Kruischans. L'accroissement que le port devait recevoir, en 1914, comprenait un nouveau tronçon du bassin-canal, deux darses et un bassin au grain pour le transbordement par élévateurs, ainsi qu'une grande cale sèche. Mais, tout cet ensemble était escompté, et, en somme, absorbé d'avance par le trafic. La menace de congestion demeurait. Reste que, depuis 1914, Rotterdam s'acharne à profiter de l'inaction forcée d'Anvers.

L'arrivée du navire, l'intervention de ses arrimeurs et débardeurs, le pesage et le mesurage de ses marchandises, leur camionnage, la mise en allège, leur manutention, bref l'ensemble des opérations, le chargement ou déchargement des vaisseaux s'y font d'après les meilleures méthodes, sans cesse perfectionnées. Aussi, l'ennemi, le rival, fût-il allemand, reconnaît à Anvers le maximum de rapidité au chargement. Demain, grâce aux installations nouvelles, un résultat pareil pourra être obtenu au déchargement. C'est une condition de bon marché. Comprimez les revients. Comparativement à Rotterdam, Hermann Schumacher estime les frais de mise à bord des cargaisons de fer et d'acier 25 p. 100 moins élevés, à Anvers.

A l'examen des projets de jonction Escaut-Rhin, Rosemeyer[1] vous est apparu, voulant transporter, sur les rives du Rhin moyen, les entrepôts d'Anvers et de Rotterdam. C'est du port fluvial faire le suppléant du port maritime. En cela, Rosemeyer fut, certes, bien inspiré : il servait la

1. C'est la *Deutsche Rheinmündung*.

tendance à conduire les importateurs vers les centres intérieurs de consommation. C'est encore comprimer les revients. Plus petit est le transporteur, plus le commerce local résiste. Aussi bien, à Rotterdam, où la grande allège l'emporte, le commerce local est-il réduit. Dans Brême, au contraire, d'où l'abduction se fait par rail, le commerce local se trouve développé au maximum. Entre ces extrêmes, Anvers est le terme moyen.

Dans ces conditions, les convenances interalliées, à Anvers, exigent une politique rhénane.

Point de confusion entre autour et alentour. Faits qui se ressemblent ne sont pas toujours identiques. Ainsi, déplacer le commerce des laines d'Anvers à Verviers, c'est servir le pays. Au contraire, décentraliser certains trafics, relatifs aux bois extra-européens ou aux cotons, en faveur des ports secondaires belges, serait rétrograder. Et l'on peut conclure avec Schumacher : « Pour les fonctions essentielles d'un port, il est indifférent où se trouve le commerce. Qu'il se déplace vers l'intérieur, c'est affaire d'intérêts particuliers et non pas national. Faire du commerce privé dépendre l'importation d'un port, c'est bouleverser la hiérarchie naturelle. »

Après une guerre qui, au 1er août 1917, en trois ans, coûtait, déjà, à l'Entente 241 milliards, pouvez-vous ne pas utiliser nos moyens interalliés au mieux de leur rendement individuel et réciproque?

Sait-on assez que, sur la place d'Anvers, le commerce d'exportation est nul? Et, du maintien du trafic allemand à la sortie[1], que peut craindre l'indépendance belge?

Dans Hambourg, le spectacle est autre. Transactions commerciales à l'exportation immenses, intenses, productives. Barrer la route d'Anvers aux produits d'outre-Rhin serait couvrir Hambourg d'or. L'Entente lui abandonnerait ainsi, spontanément, une plus grande part de l'hinterland

1. C'est-à-dire vers l'outre-mer.

allemand dont, sans cela, profiterait l'Entente par le moyen d'Anvers.

Que craignaient les Allemagnes, malgré les accroissements que leur valut la défection russe, sinon, d'abord, une meilleure organisation du commerce belge d'exportation? Elles considèrent le danger du renouveau des banques brabançonnes. Et c'est là qu'apparaît l'espoir d'une récupération franco-belge. Sortie de son cocon conservateur, la France reniera le système bancaire qui fit, en même temps, sa faiblesse et la force de l'Allemagne. Elle cessera d'être le pays du médiocre dépôt en banque. L'avenir est aux innovateurs. Dans la perennité des traditions françaises, il y a place pour l'initiative. Les hommes qui ont vaincu la destinée, malgré les insuffisances, parfois stupéfiantes de leur préparation militaire, se retrouveront d'une valeur égale dans les libres concurrences. Leur sang est vieux, c'est celui de la plus haute civilisation. Ce n'est pas un sang vieilli. Et à qui tendraient-ils la main, sinon vers ceux qui, nationalement, par leur masse sont incapables de les menacer, mais par une valeur individuelle éprouvée sont leurs égaux. Tous aiment la même liberté. La géographie en fit des voisins, leur âme des fils d'une même Révolution. Qui serait capable d'union, si l'entente franco-belge n'était spontanée? Il n'aura point suffi d'arracher nos territoires aux griffes de la Prusse. Sur les marchés du monde, mesurons-nous avec elle. Vaincre l'Allemand dans la lutte des affaires, quelle jouissance pour notre haine. Et c'est lui porter un premier coup que préparer notre concurrence maritime. Il faut le répéter encore, car le renom de la France y est lié. Il faut aussi montrer ce qu'a fait la Belgique pour son indépendance dans ce domaine. Le sujet est controversé. Aussi bien, sans prendre parti, retiendrai-je ce qui est acquis.

XXIV

SURTAXES ET COMPENSATIONS : L'ALSACE-LORRAINE

L'État interviendra davantage dans l'économie nationale. Les pays que la guerre a ravagés ou criblés de dettes devront s'imposer un effort inouï pour assurer l'avenir en liquidant le passé. L'étatisme est à nos portes. Reste à en déterminer la forme. Et, d'abord, on pourrait exclure presque toutes ses manifestations antérieures. L'État, patron médiocre, demeure indépendant des sages dévouements qui le représentent. L'âme de la vie économique, c'est l'intérêt et, dans l'étatisme, où trouver l'intérêt? Toutefois, les concours officiels sont indispensables pour résoudre l'après-guerre, s'ils appuyent les initiatives privées sans faire autre chose que les aider en les groupant. Hors de là, qui n'aperçoit la banqueroute des monopoles dont les peuples, sous mille formes, subissent et soldent les effets.

Organiser la lutte économique suppose l'intervention interalliée au profit de tous, nécessite l'emploi des facultés spéciales des pays qui constituent l'Entente. Le cas d'Anvers en est un des plus caractéristiques et essentiels. Alors, intervient le libre-échange, non sous une forme simpliste, mais avec de larges tempéraments. L'union douanière est impraticable. Dans le cas d'Anvers, il semblerait dangereux

que la Belgique, petite, mais désirable, consentît d'abandonner, si peu soit-il, de son indépendance. Une nation numériquement faible ne peut consentir des modalités politiques, sans danger pour un peuple plus nombreux.

Avant 1914, le régime économique de la France n'accrût certes pas sa prospérité, et s'il s'en est trouvé maintes preuves dans ces pages, ce fut parce qu'il s'y trouvait, en même temps, des éléments d'avenir. Que subsistera-t-il de ces restrictions douanières ?

Les surtaxes d'entrepôt et d'origine étaient une forme de ce protectionnisme mal compris parce qu'il concernait des fractions locales et non l'intérêt national. La surtaxe d'entrepôt s'applique aux produits de provenance extra-européenne *importés* en France par un port non français. Tout produit extra-européen importé en France par Anvers subit, en sus des droits de douane, une taxe s'élevant, au moins, à 3 fr. 60 par 100 kilogs. C'est la surtaxe d'entrepôt. Ainsi, ce droit frappe une cargaison entrant en France par le Havre, s'il y a eu transbordement à Liverpool. Il atteint un envoi en France par sa frontière terrestre, dans le cas de déchargement à Anvers. Ainsi encore d'une charge introduite par Marseille, après changement de cale à Gênes.

Il faut séparer, là, deux faits économiquement distincts que la surtaxe confond à tort. Il est logique d'éviter le transbordement. Mais, comment justifier que la France, en partie hinterland naturel d'Anvers, soit contrainte d'éviter ce grand port?

Si la Belgique doit, en raison de sa faible importance, éviter le moindre abandon de son indépendance, un pays vaste comme la France n'y trouverait pas le même inconvénient. Certains produits européens subissaient une taxe de 3 francs et au-dessus lorsqu'ils étaient importés, en France, par Anvers. C'est la surtaxe d'origine. Bien plus, ce serait l'intérêt de la France d'utiliser Anvers, tandis que la Belgique, dans l'après-guerre comme pendant cette même guerre, adopterait une attitude politique, peut-être contraire à ses profits immédiats.

Quant à la surtaxe d'origine, elle s'applique au produit importé d'Europe en France par un port qui n'est pas situé dans le pays originaire de la marchandise. Elle connaît les exceptions. Ainsi, Hambourg est assimilé à un port de pays d'origine pour certaines régions de son hinterland non-allemand. Ainsi, encore, des ports hollandais, tel Rotterdam, sont considérés comme pays d'origine pour l'Allemagne. Bref, Anvers se trouve, en fait, moins favorablement traité que les ports ennemis ou neutres. J'en fais argument pour démontrer combien grande est sa puissance d'expansion. A droite, à gauche, ici la politique, là le protectionnisme, ailleurs la jalousie, vous ne verrez qu'obstacles artificiels et, pourtant, la nature rend Anvers victorieux !

La surtaxe d'origine nuit moins que la surtaxe d'entrepôt. Elle ne témoigne cependant pas de beaucoup... d'amitié.

La droiture coloniale, voisine de la surtaxe d'entrepôt, ne libère des droits de douane une marchandise venant d'Europe ou y entrant que s'il y a exemption douanière réciproque entre la colonie française et la métropole. Encore faut-il que ce produit n'ait subi aucun transbordement ou déchargement, en cours de route, dans un port non français. Anvers se trouvait encore au bout de cette mesure offensive. Sa suppression, en ce qui concerne le grand port belge, ne s'impose-t-elle pas? Qu'une marchandise vienne de l'Indo-Chine par le Havre ou Anvers, elle ne devrait connaître, en aucun cas, ni droit de douane, ni surtaxe; de même la marchandise allant en Indo-Chine devrait pouvoir y être envoyée par Anvers comme par le Havre. S'il s'agit d'un pays autre qu'une colonie française, et que l'arrivée se fasse par Anvers, la surtaxe doit tomber. Ce serait de bonne hygiène, française, d'abord.

De même devrait disparaître la règle, datant de Louis XIV et digne de son époque, suivant laquelle une marchandise de Mézières expédiée à Marseille doit, sous peine de forfaiture douanière, passer par Dunkerque. Ainsi pourrait-on renoncer aux ficelles douanières qui tentent de favoriser les ports fran-

çais en matière d'admission temporaire et Dieu sait à quelles autres choses encore qui se trouvent dans la giberne des fiscaux !

Une politique économique saine et sans iniquités tient compte de l'intérêt général, d'abord. Certains intérêts particuliers méritent considération, mais si l'ensemble du pays n'en souffre pas.

La Belgique n'usa jamais de pareilles mesures envers la France auxquelles, d'ailleurs, ni la marine marchande française, ni le commerce français, ni même le Trésor français n'ont trouvé avantage.

Anvers est le débouché d'une surface européenne où figure une partie de la France. A qui nuit-il que ce port subisse un traitement presque hostile de la part du gouvernement français? A la France, d'abord.

L'économie interalliée est en cela sympathique, que l'intelligence et le cœur peuvent s'unir pour la promouvoir.

A qui l'économie française profitera-t-elle, sinon, avant tout, à l'industrie française et à l'agriculture française, les deux principales forces nationales? Plus bas seront les frets et plus fréquentes les occasions de transport, d'autant mieux l'industrie s'approvisionnera en matières premières et expédiera ses produits, et d'autant mieux l'agriculture expédiera son excédent après avoir, à meilleur compte, reçu les produits artificiels qu'elle peut attendre du dehors. Et qu'avons nous démontré, par des faits qui sont acquis, sinon qu'Anvers est un port bon marché? Il le doit à la nature composite de son hinterland, panaché de multiples nationalités. Et l'on a vu, tout autant, Anvers point d'aboutissement, de départ ou d'escale de lignes innombrables terrestres, fluviales et maritimes. Et tout est là.

Il s'y ajoute que les fabricats français se dispersent entre les ports de la Manche et de la mer du Nord. Au contraire, l'entrée des produits bruts, à cause des surtaxes et de la droiture coloniale, par contrainte se fait dans les seuls ports français. Le déséquilibre en résulte dont souffrent, à leur

tour, ces mêmes ports que l'on voulut avantager. L'économie d'une nation ne diffère pas de l'hygiène des individus. L'un et l'autre sont faits d'harmonie. Y nuire, est de mauvaise politique.

Ajoutez-y que les produits importés forment une masse supérieure à celle des fabricants, éléments d'exportation. Ainsi, Dunkerque, en 1913, pour 2 515 000 tonnes importées n'en exportait que 636 000. Le Havre, contre 2 661 000 tonnes, à l'importation, n'avait que 977 000 tonnes à la sortie. A Rouen, cas plus flagrant encore : 4 962 000 tonnes importées et 343 000 exportées. C'est, en tout, 10 138 000 tonnes importées contre 1 956 000 tonnes exportées. Si l'on a médité l'enseignement que comportent les pages précédentes, ce déséquilibre apparaîtra comme la condamnation d'un protectionnisme étroit, marqué au fer par la somnolence de l'économie nationale.

Au contraire, en 1912, Anvers accusait aux importations 10 080 000 tonnes, sans compter plusieurs centaines de milliers de tonnes de céréales, etc., et 8 076 000 tonnes exportées, plus des centaines de milliers de tonnes de charbon de soute. D'une part, bon équilibre et saine hygiène; de l'autre, l'inverse.

Vous êtes industriel et responsable de l'avenir français. Vous voulez introduire, en France, 11 millions de tonnes, et exporter 2 millions de tonnes. Imaginez-vous prendre des mesures artificielles pour engorger l'entrée des ports nationaux de la quasi totalité de ces 11 millions de tonnes, alors que la sortie ne comporte que 2 millions de tonnes? — Vous faites entrer Anvers dans votre économie nationale, et l'importation totale sera de 21 millions de tonnes contre 10 millions et demi de tonnes exportées, ce qui vaut mieux que votre situation d'avant-guerre, 10 contre 2.

Préférez vous établir des surtaxes de sortie contre Anvers? Vous vous infligez, alors, le déséquilibre écrasant de 10 millions de tonnes importées contre 2 millions de tonnes exportées. Vous frappez votre pays, et combattez la

Belgique. Comprenez-vous ainsi une alliance où le peuple belge s'est engagé sans calcul, contre son essor économique, sachant que ses Alliés seraient longtemps les plus faibles, la preuve en est faite, sinon qu'ils risqueraient même la défaite? Ainsi compris, l'honneur est un mot singulièrement redoutable. Il l'est pour ceux qui le pratiquent et, aussi, pour ceux auxquels il n'a point nui.

Passeriez-vous outre, que deviendrait l'exportation française? Vous la priveriez de cette multiplicité des départs, du bas prix des frets, du bon marché qui caractérisent Anvers. Ce n'est pas l'intérêt belge qui est, ici, en cause, c'est celui de la France, son intérêt national, et non les particularismes qui le méconnaissent. Reste, encore, que vous interdiriez à vos compatriotes, et non les moins touchés par la guerre, de profiter des distances les plus courtes pour atteindre la mer. Vous leur imposeriez des délais et des frais grevant leurs envois. S'agit-il, pour activer tel point local du pays, de nuire au bien général de tout le pays?

Il y a plus. Les Belges ont souffert et combattu comme nous et avec nous; s'ils continuent, c'est pour vaincre. Et quelle sera la marque de notre victoire, son panache? Le retour à la France des provinces que le prince de Bismarck lui arracha, grâce au fer du maréchal de Moltke.

L'Alsace-Lorraine revenue dans le giron français, vous l'incorporeriez dans votre système douanier d'avant-guerre. Les surtaxes d'entrepôt et d'origine, la droiture coloniale agiraient. Et le peuple belge aurait combattu avec vous, mais contre lui-même, puisque le prix d'une victoire à laquelle il aura concouru serait la suppression d'une partie de cet hinterland dont l'activité normale faisait la prospérité brabançonne. Dans l'histoire politique du monde, connaîtriez-vous ironie plus sanglante? Bref, vous laisseriez la Belgique assise entre deux chaises, et il est des politiques néfastes dont on n'abuse pas.

Tandis que l'Alsace dépend du Rhin pour son trafic maritime, la Lorraine et le grand-duché de Luxembourg,

au contraire, doivent se servir du railway s'il s'agit de leurs produits fabriqués.

S'il s'agit d'échanger le charbon et les minerais avec le Royaume-Uni, une direction s'impose, celle qui conduit au port de mer de Bruxelles. Il a une supériorité telle pour la plus courte distance qu'il semblerait vain à tout autre de vouloir le concurrencer.

Ainsi donc, dès qu'il s'agit d'améliorer les voies d'accès de ces régions vers la mer on en revient à se demander comment réunir la Lorraine à Bruxelles.

La nature des terrains semble recommander le choix d'une voie ferrée spéciale, où circuleraient des wagons de cinquante tonnes, exclusivement affectés au double trafic vers la Lorraine ou venant d'elle. De cinq en cinq minutes un convoi pourrait y passer.

Les relations entre l'Est et le Nord dépendent d'une solution identique. Toutefois, il s'impose que la canalisation de la Chiers aurait un intérêt local considérable. L'Alsace-Lorraine faisant retour à la France, la canalisation de la Moselle et de la Sarre, suspendue, après 1870, par le mauvais vouloir de l'Allemagne, devra être reprise. Il faudra exiger des garanties de la Prusse, comme c'est aussi le cas pour le canal de l'Escaut au Rhin. Elles feront que les travaux demeureront sous le contrôle d'un organisme international qui, après avoir présidé à la construction du canal, en assurera la gestion. Son rôle sera plus vaste encore. Il empêchera que soit entravée l'exploitation normale de toutes les voies d'eau.

Si la Moselle est canalisée, la Chiers devra l'être aussi, et la Meurthe comme la Moselle devront subir des transformations abondantes. Par là le grand-duché de Luxembourg pourra profiter d'une meilleure liaison avec la mer.

Quant à l'Alsace-Lorraine, pour ses produits lourds et ses demi-produits, son charbon et ses minerais, un seul port s'impose, Bruxelles. S'il s'agit de ses produits d'exportation vers l'outre-mer, Anvers, seul, peut les attirer. Ils ne

peuvent pas suivre la voie des canaux. Mais, admettrait-on même que le port de Dunkerque, contre toute vraisemblance, eût jamais un réseau de lignes maritimes régulières qui, même de loin, semblât approcher celui d'Anvers, en resterait-il moins que la distance donne un considérable avantage au port de l'Escaut?

Si Dunkerque ne peut ainsi intervenir, Rouen en demeure *à fortiori* incapable parce que dénué de tout trafic de sortie, peut-on dire, vers l'outre-mer, et tout autant le Havre plus éloigné encore des contrées qu'il s'agit de desservir.

La politique qui consisterait à rattacher l'Alsace au Rhin qui la borde, à relier la Lorraine avec la mer par la Moselle canalisée pourrait nuire au railway belge et avantager Rotterdam. Mais cette possibilité de concurrence demeurerait souhaitable puisque par elle serait éliminée la menace d'un monopole.

Il n'en demeure pas moins qu'un canal Nord-Est serait une utopie. Quoique encore médiocre, mais naturel, tout au moins, apparaîtrait le projet de passer par la Chiers canalisée, la Meuse, puis le canal Charleroi-Bruxelles. Il resterait que ce système demeurerait inférieur à celui qui rattacherait l'Alsace-Lorraine au Rhin. Ce fleuve ne serait-il pas comme une ligne à grande section portant des wagons de quarante tonnes comparée au chemin de fer de montagne, et par cela même d'un médiocre rendement?

La convenance des Alsaciens-Lorrains se confond ici avec celle des Luxembourgeois.

Quelle que soit la solution choisie, ce serait une idée fausse que de considérer l'apport alsacien-lorrain dans Anvers comme une compensation à la perte de son trafic allemand. L'Alsace-Lorraine se trouve placée par la nature dans l'hinterland d'Anvers. L'y maintenir, c'est servir la cause des provinces reconquises, ce n'est pas consentir un sacrifice à l'avenir anversois.

Vous affirmez qu'Anvers était un port allemand, qu'à tout le moins l'influence germanique y était prépondérante.

Mais l'hinterland d'Anvers est à moitié allemand, quoique encore *eine blutende Wunde am Deutschland's Seite*. Oui! Anvers « allemand » c'est « une plaie saignante au flanc de l'Allemagne! » Mais, que le commerce germanique ait compté, à Anvers, c'est normal, donc inévitable en saine politique. Qui interdit, jamais, à la France d'y prendre sa part? En outre, la Belgique manquait d'une marine marchande proportionnée à son commerce et devait recourir au tonnage étranger. Qui s'opposait à l'arrivée plus fréquente du pavillon français sur l'Escaut? Bien plus, dans la pratique, armateurs anglais et allemands s'entendaient. Ils s'entendaient parfaitement.

Les Belges y perdaient l'appui de la Grande-Bretagne, puisque le pavillon de celle-ci faisait bloc avec l'Allemagne. Surtout, où se trouvait le concours français? Par des mesures hostiles (les mesures artificielles dont usait l'économie française revenaient à cela) la douane tirait à boulets rouges sur Anvers. Surtaxes et droiture coloniale s'unissaient à d'autres procédés. La politique maritime française comportait des lignes subsidiées auxquelles il était interdit de comprendre Anvers dans leurs itinéraires. Et, sous une forme moins directe, les lignes non subsidiées françaises étaient écartées d'Anvers. Les compensations d'armement sont, en effet, ainsi calculées que les navires battant pavillon tricolore ont avantage à ne faire escale que dans les seuls ports nationaux. Lisez l'article 5, alinéa 3ᵉ, de la loi du 19 avril 1906 : « Les navires devront, pour bénéficier de la compensation d'armement, justifier qu'ils ont transporté, depuis leur départ d'un port français jusqu'à leur retour dans un port français, une quantité de marchandises représentant, en tonneaux d'affrètement, au moins le tiers de leur jauge nette, et ce sur le tiers, au moins, du parcours total effectué. »

L'article 12 de la même loi dit, alinéa 2ᵉ : « Le bénéfice des allocations instituées par la présente loi est réservé, secundo, en ce qui concerne les compensations d'arme-

ment, aux navires dont le port d'attache est en France. »

En outre, les taxes de port sont établies de telle sorte qu'un navire faisant escale au Havre et voulant en faire une seconde, plus à l'Est, trouve un avantage, s'il va vers Dunkerque, qu'il perdrait en se dirigeant sur Anvers.

Semble-t-il encore que le peuple belge fît œuvre de marchand dans son choix des mois d'août et septembre 1914?

S'agit-il de la politique des chemins de fer, y trouve-t-on de la France à la Belgique meilleures intentions? Encore une fois, les tarifs sont établis contre Anvers. C'est de l' « orthopédie économique ». Votre intérêt est d'aller au Nord; on vous paye, indirectement, pour que vous preniez la direction de l'Ouest. Et que faudrait-il dire si nous entreprenions un voyage à bord d'une allège allant de France en Belgique, ou que nous suivions un wagon chargé, en France, pour l'outre-mer via Anvers?

Ces mesures profitèrent-elles à la France? Que lui a-t-il valu que l'armement national et le commerce national aient été — artificiellement — empêchés de prendre place à Anvers? En tout cas, le peuple belge a prouvé de quelle race il était, lorsque, en face de notre désarmement, et encore tout entier sous l'influence de ces persécutions latentes qui troublaient l'atmosphère et semaient la méfiance, il a choisi contre l'Allemagne.

Non! vraiment, ce n'est guère là que le moyen de devenir bien petit. Les industries française et belge ne sont pas faites pour être ennemies, ce qu'obtenait l'économie française. Parce que leurs intérêts s'accordent et spontanément, elles sont sœurs. Pourquoi les commerçants des deux côtés de cette frontière se sont-ils tant ignorés? Anvers apparut, en France, comme place forte allemande. La guerre ne l'a pas démontré : les heures où Anvers résista comptent dans le miracle d'énergie et de survie françaises dont s'illuminèrent les rives de la Marne. Les Français auraient-ils soutenu leur chance dans la lutte pacifique que provoquait

Anvers, leurs idées sur cette place commerciale eussent été différentes et moins inexactes. Mais le moindre trafic français dirigé vers l'Escaut était réputé profiter... à l'Allemagne, et perdu pour l'économie française. Puis, dans le domaine militaire, comme on l'a démontré, fut commise une autre erreur. On escompta de l'Allemagne son respect de la Belgique, malgré les preuves contraires qu'en donnait le railway allemand, et, sans doute, parce que les Belges eurent tant à se louer de la politique économique pratiquée, avant la guerre, à Paris, on escompta leur attitude de 1914. Bonheur! par-dessus tout planaient l'idéal et le génie français... et l'honneur brabançon[1] !

Les surtaxes n'intéressent que l'importateur. Jadis, ce commerce s'établissait dans les seuls ports de mer. C'est, maintenant, l'inverse : le marché des laines est à Roubaix, mais le marché du coton est au Havre. C'est que les laines sont quasi exclusivement utilisées dans le Nord, et les cotons dans plusieurs parties de la France. Au centre de consommation, le commerçant ne doit pas souffrir des surtaxes. Il doit pouvoir importer par un port, aussi bien que par un autre. Supprimez les surtaxes, le commerce national dans sa forme la plus progressive demeure indemne. Sans doute, quelques firmes d'importation française émigreront-elles vers Anvers, mais la place de l'Allemagne n'y serait-elle plus bonne à prendre, avec moins d'indiscrétion? Membres de l'Entente, la lutte économique contre les Empires du Centre s'impose à vous; aidez donc à la collaboration franco-belge. Coude à coude dans les tranchées, pourquoi nos soldats ne se retrouveraient-ils pas ainsi sur le terrain économique? Qu'ils se retrouvent, à Anvers et contre l'Allemagne, dans la libre concurrence, voilà qui aiderait à prouver que cette guerre aura laissé

1. Que les esprits indépendants méditent les articles que M. Fernand Engerand, député du Calvados, a publiés dans le *Correspondant*. Ils y goûteront autre chose que des fumées d'encens. L'avenir, quoi qu'on fasse, servira la vérité.

derrière elle mieux que la fumée des batailles et des ruines. Le commerce tend à se concentrer. Paris y gagnera. La loi de l'économie, c'est la compression des revients.

Restent les intermédiaires, nuisibles à l'intérêt commun, puisque, sans contre-valeur, ils augmentent les revients. Dans Anvers, les frais d'entremise sont au minimum. En France, au contraire, les surtaxes assurent un monopole de fait aux intermédiaires, dans les ports. Autant de superfétations qui grèvent la marchandise. Or, dans la concurrence mondiale, le peuple français ne l'emportera que s'il pratique avec énergie la compression des revients, ce qui ne ressemble pas à la compression des besoins.

La profession d'intermédiaire, libre en Belgique, se trouve sévèrement réglementée, en France. Ainsi, la création, sur la place d'Anvers, de succursales des firmes françaises équivalentes, établies dans les ports nationaux, demeure possible, et les importateurs français continueraient de contrôler les affaires de leur pays.

Quant à l'armement, les Belges ne souhaitent pas que le pavillon français subisse aucune perte. Les gens d'affaires manifestent le désir de voir les couleurs françaises victorieuses à Anvers, sans déplacement des industries connexes à l'armement des vaisseaux. Que la France conserve, comme auparavant, l'avantage de construire, d'entretenir et de réparer ses navires.

J'ai rappelé ce que M. Charles-Roux souhaitait pour son pays. Remarquera-t-on combien les primes aux constructeurs, les compensations aux armateurs nationaux peuvent servir le pavillon français, dès qu'il accepte de lutter, *partout*, contre les autres armements? L'avenir de la flotte commerciale française se trouve dans la libre concurrence soutenue par le gouvernement, et non dans une existence étroite qu'entretiennent les pouvoirs publics. Faites de l'hygiène et non des applications pharmaceutiques. Acceptez la concurrence pour qu'à leur tour les ports étrangers vous admettent au bénéfice de la réciprocité.

Le protectionnisme anémie la marine marchande, en France. La seule défensive n'est pas une méthode de guerre. Elle ne donne ni victoire militaire, ni suprématie commerciale. Subsidier un armement et lui interdire de toucher un port étranger, qu'est-ce, sinon détruire ce qu'on prétend défendre? Dans le cas de Marseille, l'inconvénient de cette méthode semblait atténué. S'agissait-il des ports de la Manche, la situation était autre. Tandis que l'armateur ne pouvait, faute de liberté, faire rendre le maximum à son tonnage, le concurrent d'outre-Rhin obtenait cent pour cent de son effort. Il partait de Hambourg, de Brême avec cargaison incomplète, mais savait qu'au long des quais d'Anvers se trouverait le complément nécessaire. Ainsi encore, au retour, quoique dans une proportion moindre.

A qui nuira-t-il que les lignes françaises de la Manche partant d'Anvers fassent escale à Dunkerque, au Havre? Aux seuls Allemands et, qui plus est, les Français en profiteront. le Havre, dernier port continental touché, s'attribuerait le même avantage qu'Anvers. L'expéditeur allemand a-t-il manqué le départ d'un navire, à Hambourg ou à Brême; par Anvers il rattrape son transport. De même en irait-il pour le Havre. M. Toutain le signalait, déjà, d'ailleurs, aux officiers de l'École supérieure de Marine, à la Chambre de commerce du Havre.

On multiplie les manifestations d'amitié franco-belge. Fi du verbalisme. Agissons. Que l'armement français se rencontre, à Anvers, avec ceux d'Angleterre et de Belgique. Qu'ils instituent des Conférences[1] continentales, déterminent les escales dans chacun des ports intéressés et leurs participations respectives. Qui empêcherait d'établir ces escales, si bien qu'elles sauvegardent les ports français, la surtaxe supprimée? Cette suppression accroîtrait l'élasticité de ces ports et de ces lignes, désormais sans faiblesses devant l'emprise germanique. Unifiez l'arme marine mar-

1. Conférence est, ici, synonyme de syndicat.

chande et son commandement. Que la guerre nous enseigne. Oubliera-t-on cette seconde bataille de la Marne, en 1918, rappel imprévu de 1914? Si vous avez la supériorité, témoignez-en. Par cette méthode, arrivera-t-il que l'Entente soit menacée en quelque point, elle y concentrera ses moyens, et, d'abord, sur cette place d'avant-garde, Anvers, où commencent d'apparaître les traits d'un vaste dessein. Il embrasse le monde lui-même.

Ce qu'il fallut faire dans le domaine militaire, renversement des méthodes, hiérarchie des armes modifiée, inventions nouvelles, adaptations insoupçonnées, pourrez-vous le négliger dans la lutte économique?

Mais, n'est bonne affaire que celle qui sert les intérêts de tous, sans nuire à aucun. Encore, admettra-t-on qu'en matière transport le facteur « temps » l'emporte.

Le Havre n'a pas à craindre d'être dépossédé. Multiplier les lignes maritimes qui y accèdent en augmentera la prospérité. Au retour, il sera le premier port touché par bien des navires qui, jusqu'alors, ne connurent guère la couleur de ses feux.

D'autre part, profitant d'un trafic plus considérable, grâce à Anvers, les armateurs français donneraient à leurs navires un meilleur rendement. Le fret baisserait, l'armement garderait des bénéfices équivalents par une activité accrue et au profit de l'intérêt général. Le trafic augmenté, la flotte marchande l'imiterait et le Havre s'épanouirait dans la libre concurrence. Faisons fi des sophistiques.

Quant à Dunkerque, port de trafic trans-Manche et d'autres trafics, pour autant qu'il dessert sa région, en quoi la disparition des surtaxes l'affecterait-elle? Organe d'une fonction normale, pourquoi lui donner un rôle que la nature ne justifie pas? On a flanqué le littoral français d'une superfétation économique. Serait-ce à dire qu'au lendemain de la guerre l'ensemble du pays continuera d'en souffrir?

Multipliez les escales, à Dunkerque, par des lignes interalliées plus nombreuses au départ d'Anvers. Ici, c'est

au pavillon français de l'emporter. Pour sauvegarder Brême, sans nuire à Hambourg, l'Allemagne applique la méthode dont l'emploi semble indiqué en faveur de Dunkerque et du Havre.

Reste une compensation par un meilleur emploi du railway franco-belge, chaque fois qu'il s'agira de desservir l'un des ports, ici mis en cause. Une loi domine le débat, celle du bon sens. Les moyens de communication existent pour l'expéditeur dont il faut servir, d'abord, les convenances en lui assurant rapidité, fréquence et bon marché.

Parce qu'un port est un organisme vivant — cette formule se retrouve à dessein sous notre plume, — les éléments de son trafic dépendent les uns des autres. Il conviendrait de n'en pas faire simple question douanière. Qu'une issue se ferme, l'industrie s'assouplit et s'adapte. Un débouché nouveau compense. La fabrication de l'acier et l'exportation des cotonnades sont sans rapports, du point de vue industriel. S'agit-il d'un port, d'une question maritime, des relations se trouvent entre éléments aussi disparates. Et le cas d'Anvers en devient plus intéressant. L'anatomie, la physiologie, les interférences et l'équilibre d'une cargaison, nœud de routes où l'on accède des quatre points cardinaux. Ainsi, mélangerez-vous dans un navire des verres à vitre, des tissus, des pianos, produits légers, à des poutrelles, à du ciment, produits lourds ; y ajouterez-vous des laines, des céréales, des cuirs [exemples non limitatifs], et cet ensemble hétéroclite peut obtenir l'équilibre car chaque élément aide à rendre la cargaison parfaite. Il apparaît, dès lors, comment divers produits, à l'entrée et à la sortie, se mêlent pour remplir un vaisseau. Et qu'est-ce, sinon encore la physiologie du port! Sans exagération, il s'agit là bien plutôt d'une combinaison chimique que d'un mélange physique. Un négociant s'en soucie peu, mais l'armateur ne peut l'imiter. C'est assez dire la complexité d'un problème qui nécessite d'infinis ménagements et beaucoup de compréhension. L'hinterland doit comprendre l'armement, et

tout autant celui-ci, celui-là. Ainsi, les laines importées d'Australie, exemptes de surtaxes, quand les autres produits la subissent, obligent l'armateur à toucher un port français seulement pour une faible partie de sa cargaison. Et, finalement, celle-ci en subit la conséquence : augmentation du fret, à moins que la perte économique ne se traduise par un manque à gagner de l'armateur, lequel a sa répercussion dans la pénurie des services étrangers, dans la moindre qualité du matériel mis en ligne, et dans un affaiblissement de la marine nationale, forcée de se sustenter outre mesure au moyen de primes et de subsides. S'agit-il d'importer des céréales, dont la France n'a guère besoin, et qui subissent, à ses portes, des droits d'entrée sévères, la Belgique est en meilleure position. L'armement français a donc intérêt à faire escale dans Anvers, puisqu'il y déchargera des céréales pour la consommation belge, en même temps que des laines et des cuirs qui, libérés de la taxe, seront rendus, en France, à meilleur compte.

Ces cas, qui ne sont pas limités, montrent comment la surtaxe, sans profit appréciable pour le fisc, en fin de compte, appauvrit la France.

Ce qui se dit de l'entrée, s'applique à la sortie[1]. Inévitablement on revient à une question d'équilibre.

Dans l'hinterland d'un port, voie d'eau et railway doivent combiner leur action et s'équilibrer. L'allège transporte le lourd, le train charge caissage, cubage, produits coloniaux, bref les produits de valeur[2].

Le secret de la grandeur de New-York, d'Hambourg, d'Anvers se trouve dans leur équilibre. Et c'est la raison qui, malgré l' « orthopédie économique », empêchera Dunkerque d'être un port mondial.

1. Trafic de sortie, c'est-à-dire gagnant l'outre-mer. Trafic d'entrée, c'est-à-dire venant d'outre-mer sur le continent.

2. Pour les non-initiés, certains de ces termes ne doivent pas demeurer sibyllins. *Caissage* se dit des marchandises dont la valeur et la fragilité exigent un emballage en caisse. *Cubage* se dit des produits qui acquittent les droits de transport au volume et non au poids.

Encore une fois, le point de vue international l'emporte, et comprenez vos intérêts nationaux en conformité des exigences modernes. La puissance d'un pays est celle de ses échanges.

Les compensations, en matière de port, affaire délicate. C'est la greffe d'un produit nouveau sur un être *vivant*. Or, la question d'Anvers, du point de vue interallié, et contre les Empires centraux, n'est qu'une étude des compensations.

Anvers perdra de son trafic allemand, mais que, sur ce cas, les idéologues constatent combien nous sommes loin d'eux. Cette « guerre économique » simpliste qu'ils imaginent méconnaît l'essentiel, la vie. Aussi bien, la Belgique gardera-t-elle non tant du commerce, mais du trafic allemand, et malgré cela, cette guerre, qui rend chauve la terre belge, servira, quoi qu'on fasse, les concurrents d'Anvers, Rotterdam et Hambourg.

Où trouver la compensation? Comment fortifier Anvers, le guérir des plaies que lui valut « le Choix de la Belgique », afin que l'Entente soit mieux armée pour la concurrence internationale?

A l'entrée, les colonies et dominions franco-britanniques feront d'Anvers leur port européen dans la mesure où l'intérêt de ces contrées s'en trouvera bien. Les Alliés d'outremer, producteurs de matières premières, tendront à munir leurs amis des produits indispensables à leur reconstruction. Ainsi, l'Australie réservera-t-elle son minerai de zinc. Il en passait des centaines de milliers de tonnes par Anvers, dont une part considérable vers l'Allemagne. L'industrie belge satisfaite, le surplus qui, par l'Escaut, passait outre-Rhin sera légitimement attribué, d'abord, à l'Angleterre, à la France. Dans la mesure où les usines françaises qui consomment ce minerai se trouvent hors l'hinterland anversois (c'est supposer les surtaxes abolies), Anvers se trouvera appauvri, et tout autant par l'absorption britannique de ce même minerai de zinc.

Dans un cas pareil, pas un Belge réfléchi ne se plain-

dra. Mais, encore, faut-il rechercher une compensation.

S'agit-il de sortie, l'Entente élèvera des barrières contre l'industrie allemande, ne fût-ce que pour mettre fin au *dumping*, falsificateur des prix, et au *sweating* qui imposait à l'ouvrier des conditions sociales sévères. Pour vaincre le concurrent étranger, en Allemagne, on comprimait les salaires.

En outre, chacun des Alliés a le droit de prendre contre l'Allemagne des mesures douanières de protection nationale et interalliée. Mais, une fois de plus, les Belges y perdront du trafic. Une compensation s'impose.

Il s'est agi, simplement, par un cas typique d'indiquer l'origine et la cause du dommage qu'Anvers subira du « Choix de la Belgique ». Les énumérer tous entraînerait à d'infinis développements. Il suffit que nous en ayons établi le principe.

Reste à trouver les moyens d'aboutir.

Assurer à l'industrie brabançonne des conditions privilégiées, indemniser l'industrie nationale et le port d'Anvers; tous deux sont dans des rapports d'inter-influence. Augmenter le commerce spécial, compenser la production et la consommation de l'hinterland national, remplacera, en partie, la perte du transit. Reste, et c'est capital, qu'il ne faudrait pas que le transit perdu par la Belgique passât au concurrent germanique ou néerlandais. Politique insensée, que celle dont on renforce ses rivaux, en s'affaiblissant soi-même ! Ce qu'on perd, on le donne! C'est doubler le mal. La puissance d'Anvers se trouve dans son équilibre interne et aussi externe, comparé aux autres ports. Aussi bien les compensations l'intéressent-elles dans une mesure qui dépasse le langage des chiffres.

Raisonnant le cas réciproque de Hambourg, de Rotterdam et d'Anvers, nous leur attribuons, hypothétiquement, à chacun une puissance de trafic égale à 20. Admettons qu'à l'entrée et à la sortie réunies, l'Allemagne perde 9, et que cette perte se répartisse, proportionnelle-

ment, entre les trois ports; comme l'hinterland germanique intervient pour 80 p. 100 dans l'hinterland de Rotterdam, et 40 p. 100 dans celui d'Anvers, la perte finale de Hambourg sera de 4, le ramenant de 20 à 16, celle de Rotterdam de 3 et un quart et le réduira de 20 à 17 et demi, celle d'Anvers de 1 trois quarts abaissant son trafic d'entrée et de sortie à 18 un quart. A juger ainsi la situation, l'Entente compensant Anvers de 2, la Belgique aurait retrouvé son trafic antérieur de 20. Toutefois, une remarque s'impose. Dans cette recherche d'un équilibre perdu, son rétablissement est pour Anvers condition de vie ou de mort, Hambourg demeure avantagé parce qu'il possède ses lignes propres, grâce aux puissants armements dont il est un centre autonome. Rotterdam, hors des groupements adverses, prolongera dans la paix les avantages que, pendant la guerre, lui valut de l'Allemagne sa neutralité accommodante. Ce qu'ainsi Hambourg et Rotterdam garderont d'une situation avantageuse, malgré la guerre ou par elle, Anvers le perdra.

Qu'Anvers laisse son hinterland allemand, comme celui-ci intervenait pour 40 p. 100 dans l'activité anversoise, de 20 millions de tonnes ce port tomberait à 12. On vient d'envisager une compensation de 2, grâce au commerce national rendu plus intense. La conclusion serait qu'Anvers de 20 se trouverait ramené à 14. Et, ce n'est pas tout[1].

Ces 8 perdus, à qui profitent-ils? Au rival néerlandais ou allemand. C'est être battu deux fois que renforcer un concurrent de la valeur dont on se trouve soi-même diminué. Que de ces 8 millions, rançon d'honneur payée par le peuple brabançon, Rotterdam s'adjuge les deux tiers, et Hambourg le reste, dans quelle situation « le choix de la Belgique » aura-t-il placé son grand port? Hier, près de battre Hambourg et Rotterdam, Anvers ne vaudrait plus que 14, Rotterdam passerait à plus de 21, et Hambourg

1. Tous ces chiffres sont pris à titre d'exemple.

aurait encore plus de 17 et demi. Ces chiffres n'expriment ni des quantités, ni des valeurs, mais des puissances de trafic, donc des potentialités d'attraction et de force économique pour la nation.

Faites la « guerre économique », mais, si possible. sans tuer, d'abord, vos alliés.

Ensuite, la droiture coloniale abolie, les surtaxes supprimées, l'assimilation d'Anvers à un port français demeurerait sans influence directe sur le trafic de sortie pour toutes les destinations autres que les colonies françaises. Il convient de garantir à Anvers son trafic de sortie, et de le compenser pour la perte de son trafic d'entrée, tout en lui donnant des sûretés, car ce n'est pas seulement l'équilibre externe entre ports qui compte, c'est encore l'équilibre interne entre les entrées et les sorties.

Cette compensation éventuelle serait adéquate à la perte subie à l'entrée, parce que les industries qui, en Allemagne. vont disparaître ou s'affaiblir, sont celles que l'après-guerre verra naître ou grandir dans l'hinterland français d'Anvers. Bien plus. Les importations, pour une large part, sont identiques dans tous les pays. Leur variété est moindre. Ainsi, le café importé se calcule non d'après le besoin spécifique d'une région, mais suivant les besoins par tête d'habitant.

Reste à dire que les combinaisons qui s'opèrent à l'intérieur des cales n'ont rien d'un simple mélange physique; aussi sont-elles plus élémentaires à l'entrée qu'à la sortie. Le prix du fret de sortie : base même du marché. Le coût du fret de retour n'en est que le complément, donc plus élastique, puisque moins essentiel. En outre, les produits à la sortie sont plus variés, qu'il s'agisse de poids ou de volume.

Pour compenser ces pertes, adoptez des mesures conformes. S'agirait il du trafic indo-chinois, et d'Allemagne ou vers elle, les produits subiraient un droit élevé. Supposez, comme base de raisonnement, sans plus, le 100 p. 100,

ad valorem. Ainsi, un navire allemand ou neutre transporte-t-il une cargaison du Maroc vers Hambourg ou Rotterdam, le droit plein est perçu. Le même voyage du même produit se fait-il sous pavillon français, le droit diminue, mettons de 10 p. 100. Encore aussi dans le cas où le port d'importation sera le Havre ou Anvers, mais par navire allemand ou neutre. Si cette cargaison originaire du Maroc vient au Havre ou à Anvers, sous pavillon allié, le droit se trouvera une seconde fois réduit, mettons de 20 p. 100, en tout. Ce serait empêcher l'Allemagne de détourner le trafic d'Anvers, ce serait aussi compenser, puisque détourner la marchandise de Rotterdam et d'Hambourg. Il en sera de même du droit d'entrée à percevoir au Maroc sur une cargaison de produits allemands.

Il conviendrait peu de tracer, ici, un plan d'action douanière, à la fois interalliée et antigermanique. Encore faut-il indiquer la voie, en fonction de l'équilibre anversois dont le rétablissement importe à notre suprématie économique.

Légiférer contre le *dumping* nous gardera de l'infiltration germanique. Un produit allemand se vendra-t-il 100, en Allemagne, et 80, au Canada, c'est qu'il y aura *dumping* à concurrence non de 20, différence entre 100 et 80, mais de 20 plus les frais de transport de l'usine au marché en question, ce qui implique une analyse sévère des tarifs allemands tant par voie ferrée que fluviale et maritime. La législation anti-*dumping*, du point de vue interallié, suppose une information objective et exacte. Rien de plus, mais cela. Fi des discours. C'est affaire de complément douanier. Et comment oublier, ici, que les chemins de fer aux mains des Allemands sont, avant tout, instrument de lutte économique? « Par le fait que les tarifs spéciaux peuvent être limités à certaines stations et à une direction donnée, ils peuvent être si bien établis que le bénéfice en soit dénié à l'étranger, non pas d'une manière expresse, si les traités de commerce s'y opposent, mais, quand

même, d'une façon effective. » ... « Ils servent à énerver les traités de commerce » (*dienen... dem Bestreben die Wirkung der Handelsverträge abzuschwächen*), — dit une publication officielle allemande.

Un accord international mettra fin à ce régime malhonnête. Les Empires Centraux, unis, pourraient par le railway qu'ils détiennent nuire gravement à l'Entente. Ainsi, les ports allemands sont favorisés, sous main, contre leurs rivaux belges et néerlandais. Bien plus, c'est le moyen d'appuyer, sans qu'il y paraisse, certains armements déterminés. Par des tarifs combinés on aide même tel trafic par préférence à un autre. Qu'un point du monde devienne intéressant sous le rapport politique, ainsi l'Afrique Orientale ou le Levant, le gouvernement de Berlin aiguille, en conséquence, les moyens économiques de la Métropole. Et l'on s'étonnera que l'Allemagne, dans tous les domaines, ait, depuis quatre ans, révélé au monde une puissance insoupçonnée! Elle ne pouvait qu'être longue et dure à battre : elle était née de la méthode, et renforcée par nos faiblesses désordonnées. Depuis 1914, si l'on avait étudié l'Allemagne, au lieu de lui dénier la moindre qualité, comme il fut fait par l'action sophistiquée de nos journaux, notre victoire eût été moins coûteuse. Au contraire, dernière trouvaille, on accrût nos insuffisances interalliées en se trompant soi-même sur la valeur de l'adversaire.

Reste à dire que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, celle du Nord, celle de l'Est, en France, ont usé de procédés identiques ou analogues en faveur des ports et de l'armement français. Et, grâce à cela, êtes-vous fiers de vos ports et de votre marine marchande? J'en parle d'avant la guerre, car, depuis, nous vivons dans des conditions anormales, dans un déséquilibre absolu, et en arguer pour ou contre telle thèse manquerait de bon sens.

Le *dumping* est donc à combattre. Pourquoi ne pas frapper d'un droit spécial ou complémentaire, capable de doubler les tarifs, à titre d'amende, toute tentative de *dumping*

« ferroviaire ». Ce serait le moyen d'interdire les tarifs préférentiels des Allemands, ainsi que les ristournes occultes. Et qu'alors la France et la Belgique, soumises à un régime sain de concurrence internationale, relèvent leurs tarifs de chemin de fer de transit au niveau des tarifs subis par leur industrie nationale.

Nous réclamons des mesures douanières, des tarifs spéciaux contre la tromperie, et non en sa faveur, comme il en fut, jusqu'à maintenant.

Et les Belges nous jugeraient trop mal informés si nous ne disions qu'eux aussi, en une certaine manière, usaient du *dumping* « ferroviaire ». Mais, étant donnée la faible longueur du parcours belge, ils subissaient quand même une sophistique dont, finalement, ils demeuraient victimes.

Ce n'est pas tout. On a vu le rôle de l'enclave limbourgeoise dans l'économie belge, c'est-à-dire *contre* l'économie belge. On en retrouve, ici, une manifestation. Puisque le Rhin favorise Rotterdam, il fallut, grâce au rail, lutter contre l'allège. Si, depuis un siècle, les Hollandais n'avaient pas fait une opposition farouche au canal du Nord, dont Napoléon eut l'idée, la Belgique n'eût pas été désarmée. Dans les recoins de l'histoire brabançonne apparaissent, avec une constance parfois tragique, la préméditation et la volonté de nuire au peuple belge. Serait-ce une explication du caractère frondeur et, parfois, mal commode de ces alliés dont les services, par ailleurs, se mesurent à leurs qualités solides et foncièrement honnêtes.

Rotterdam, grâce à la gratuité du trafic rhénan, peut lutter contre Anvers. Sans la politique internationale et son... iniquité, cela ne serait pas. Que la Belgique puisse par un canal large et profond couper l'enclave limbourgeoise, Anvers serait remis dans la situation où elle se fût trouvée, depuis plus d'un siècle, n'étaient les obstacles politiques. Et, encore une fois, qu'est le port d'Anvers : une arme aux mains de la Belgique, partie de l'Entente.

Si ce canal devait être gratuit pour concurrencer le

Rhin, l'industrie allemande en profiterait. Sans doute, et l'Alsace-Lorraine et la Suisse en seraient aussi avantagées, mais l'Allemagne, plus qu'aucune autre. Il s'y ajouterait que le capital investi dans cet ouvrage demeurerait improductif. Or, l'Allemagne, elle-même, par une loi d'Empire, en 1911, a décrété le péage sur le Rhin. Elle servit ainsi une double arrière-pensée : faire face aux dépenses de la liaison Rhin-Danube, suffire au coût de la canalisation du Neckar, payer l'amélioration du Rhin supérieur et le prolongement de la voie navigable jusqu'au lac de Constance. Berlin, il est vrai, se buttait à l'opposition obstinée de la Hollande, quand il s'agit de toucher au traité de 1868. Ainsi, le problème se compliqua.

L'Allemagne, en outre, cherchait à rendre plus efficace sa politique des chemins de fer en faveur de ses ports nationaux, manière de lutter mieux contre Anvers et Rotterdam.

Mettre un terme à la politique des chemins de fer, jusqu'ici pratiquée par Berlin (c'est le *dumping* dans toute sa virtuosité), puis établir un péage sur le Rhin et le Waal jusqu'à Dordrecht, ainsi que sur le canal Anvers-Rhin et, il va sans dire, sur le canal Amsterdam-Rhin, nous soustrairait au travail souterrain de la Germanie. Ensuite, on rendrait rentable le canal Escaut-Rhin, auquel le produit de ces péages devrait, d'abord, être affecté. Les supposerait-on même excessivement modérés qu'encore ils permettraient bien d'autres travaux dont bénéficieraient la Moselle, la Saar, le Rhin supérieur, etc.

Reste à dire qu'ainsi Rotterdam perdrait l'avantage illicite qu'il doit à la politique limbourgeoise de la Haye. L'objection contre ce projet, résultant des avantages qu'en retirerait l'industrie allemande, tombe ainsi d'elle-même.

D'autre part, l'Alsace-Lorraine et la Suisse ne seraient pas lésées : la canalisation de la Moselle (l'empire d'Allemagne ne cessa de s'y opposer) deviendrait aussi rentable. La Suisse pourrait payer le prolongement de la voie navigable jusqu'au lac de Constance.

Ainsi, l'affectation du péage cesserait d'être, comme l'Allemagne le voulait, à l'avantage exclusif de nos adversaires.

Pour donner pleine efficacité à ce point d'un traité de paix que permettraient nos armes victorieuses, la convention devrait être si bien établie que le projet de la *Deutsche Rheinmündung*[1] devînt impossible.

Ce n'est pas tout.

Il faut empêcher l'Allemagne d'user de surtaxes, soit à l'entrée, soit à la sortie, contre Anvers, et mettre fin au péage différentiel sur les canaux prussiens. Toute mesure artificielle dont l'usage répond, dans la paix, à la fourberie qui lui convient tant sur les champs de bataille, doit être rendue impossible.

Gardons-nous contre les moyens dont Berlin userait pour nuire, en secret, à nos pavillons dans les ports allemands. On le voit, nous n'envisageons pas cette forme de guerre économique dont quelques ignorants se targuent, et qui couperait tout simplement le monde en deux moitiés dont l'une ignorerait l'autre.

Tout autant évitera-t-on que l'Allemagne creuse une mine sous nos pieds en s'introduisant par son capital et ses influences dans les armements alliés. Gardons-nous du commis voyageur d'outre-Rhin. Il était tellement polymorphe !

Le danger d'emprise germanique existe, surtout en

1. Le grand projet de la *Deutsche Rheinmündung* prétend substituer Anvers-Bagdad au Berlin-Bagdad. Un canal maritime large de 70 mètres, profond de 6, portant des bateaux de 4000 tonneaux, aboutirait commercialement aux portes du Rhin. Ainsi Cologne deviendrait port de mer et un des plus grands entrepôts du monde. L'avantage de ce système serait de rendre gratuit le transport : mer au centre de l'Allemagne. En effet, une différence de plusieurs centaines de kilomètres n'influence pas le fret d'un voyage maritime lointain. Bahia-Anvers, Rio-de-Janiero-Anvers, Santos-Anvers, de distances inégales, sont, cependant, des trajets d'un prix égal. La *Deutsche Rheinmündung* concerne autant la navigation du Rhin supérieur que celle du Rhin moyen et inférieur.

Le projet de la *Deutsche Rheinmündung* est de l'ingénieur Rosemeyer. Il en a été question, plus haut.

matière d'importation. La France, sous ce rapport, a des devoirs envers la Belgique. C'est elle qui, à Anvers, doit prendre une partie de la place qu'occupait l'Allemagne. Supposez que, sans remplacement, l'ennemi enlève tout son commerce d'Anvers. Il y était prépondérant. Qui lui succédera en aidant au maintien de cet équilibre, force essentielle du port anversois? C'est la tâche, d'ailleurs fructueuse, de l'Entente. La France en réclamera-t-elle sa large part?

Une dernière compensation, d'ordre exclusivement maritime, celle-là, vaut d'être signalée.

Les Alliés doivent l'emporter dans la lutte pour la domination commerciale des mers. Qu'ils portent leur effort sur le terrain le plus favorable. En est-il meilleur que le port d'Anvers?

Ce n'est pas à dire que la lutte s'en tienne là. Point de victoire sans esprit offensif. Jusque dans les ports allemands, nous devons entreprendre la lutte. Surtout à Hambourg, dont l'hinterland est, en partie, différent de celui des autres grands ports, il faut porter les têtes de lignes maritimes françaises, britanniques et belges. Avant la guerre, ce fut une des forces de l'Allemagne : elle avait une politique offensive. Et nous tous en restions, les Français surtout, sur la défensive. L'initiative stratégique et tactique existe aussi dans la lutte commerciale. La position du commerce extérieur allemand témoignait pour sa méthode. L'armateur germanique venait prendre du fret à Anvers, au Havre. Et nous, Alliés, allions-nous en cueillir à Hambourg? A peine quelques lignes anglaises et un armement belge, l'*Anglo Belgian Plate* (Dens et Cie), s'y rendaient-ils. Exemple à imiter.

Quant à Rotterdam, dont l'hinterland est pratiquement celui d'Anvers, il est frappant de voir combien peu nombreux étaient, en somme, comparés à Anvers, les services réguliers de long cours et de grand cabotage qui desservaient ce port. On a vu, plus haut, quels principaux armements néerlandais le desservaient. Quant au pavillon an-

glais, certains cas typiques méritent de retenir l'attention. L'armement Elder Dempster et Cie, qui, jadis, avait son escale à Anvers s'en était laissé chasser par les Allemands, et avait dû se rabattre sur le port du Nieuwe-Waterweg. Une ligne de concurrence à la Conférence de l'Amérique du Nord était venue s'y implanter, cherchant le point faible de la cuirasse que lui imposaient dans ce trafic les lignes continentales. L'armement Furness, à titre d'expérience, semble-t-il, avait inauguré un service sous pavillon néerlandais. L'*Union Castle* y entretenait quelques départs pour l'Afrique du Sud. Tout le reste, peut-on dire, était allemand, et l'on sait dans quel but : diviser pour régner. Comparez à cela, Anglais, malgré les défaillances constatées dans quelques trafics, le réseau mondial par lequel plus de quarante lignes vers des destinations long-courrières ou méditerranéennes soutenaient, malgré tout, à Anvers, le rôle continental de votre pavillon, et demandez-vous si le maintien d'Anvers, après la guerre, ne méritera pas un grand effort de votre part.

L'escale de lignes alliées, à Rotterdam, ne deviendrait nécessaire que si les Alliés, sourds à nos vœux, permettaient à l'Allemagne de faire la fortune d'un port où ils avaient, déjà, avant la guerre, une prépondérance qui leur y préparait l'avenir.

XXV

LA MARINE MARCHANDE BELGE

Acharnée et méthodique, l'Allemagne contrecarrait les efforts de la Belgique désireuse de se créer une marine marchande. Schumacher a voulu démontrer que la Belgique, de par sa situation géographique et économique, n'est pas appelée à figurer dans la concurrence maritime. Il lui serait difficile d'avoir des lignes régulières. Elle devrait, tout au plus, se contenter d'une flottille de navires vagabonds. D'ailleurs, ingénuité ou scepticisme, il convient que l'absence d'une marine belge favorise l'Allemagne. Supposez, en effet, un armement national qui concurrence la *Hamburg America*, le *Norddeutscher Lloyd*, ou quelqu'autre de ces magnats des flots, que serait devenue la politique hautaine et encombrante d'un M. von Bary, d'un M. Ballin, sur la place d'Anvers? C'est cela qu'il faut oddoser aux Allemands. Et il dépend de l'Entente, sinon de la Belgique seule, d'y suffire.

Soutenir que les Belges ne sont pas navigateurs — ce fut la thèse de Wiedefeld, un Allemand — serait méconnaître l'évidence. Les fastes de la navigation marine contiennent quelques pages qui le prouveraient. Malgré tout, un fait demeure : l'infériorité numérique de la marine belge. Contraste choquant. Posséder un tel port et manquer presque

d'une marine[1] ! En 1913, la flotte nationale ne comptait que 330 000 tonneaux bruts, grâce à quoi, le tonnage brabançon figurait pour 9 p. 100 du mouvement total des ports belges. Il est juste de dire qu'au cours des dernières années un grand changement, à peine visible pour le public, commençait de se produire. En dix ans, l'âge moyen de la flotte avait baissé de dix années. 1913 s'était clôturé par un accroissement de 25 p. 100, et 1914 promettait le même résultat favorable, grâce, surtout, au développement rapide des deux armements qui, plus tard, devaient produire le *Lloyd Royal Belge*. Avec les luttes victorieuses dans le trafic de la Plata, dont on a lu les détails, avec la nationalisation graduelle de la compagnie desservant le Congo Belge, la Belgique maritime était née.

Ce n'est pas tout.

En 1913, 75 p. 100 du trafic anversois sont représentés par le pavillon allemand et britannique.

Que reste-t-il pour l'armement français[2] ? Et pourquoi sa part est-elle si réduite ? Ce n'est pas, cependant, que la Belgique ait été moins accueillante à ce pavillon. Pourquoi, encore, les navires français désertaient-ils la lutte ? Et n'est-ce pas injustice que d'aller représentant Anvers comme un port allemand, ce qu'il ne fut jamais, preuve en est faite, quand on s'abstenait délibérément de concurrencer cette nation allemande si active ?

Les Belges, en tout cas, admettront leur insuffisance dans ce domaine. Mais, ils font mieux : ils commencent d'y remédier.

La crise du tonnage due aux U. B. et à la dépendance croissante de notre continent vis-à-vis de l'outre-mer a provoqué l'attention publique. Les gouvernements se sont émus et n'ont pas, cette fois, oublié tout à fait que prévoir est de leur essence même.

1. 1870, tonnage belge, 30 149 t.; 1880, 75 666 t.; 1900, 113 259 t.; 1910, 191 132 t.

2. Moins de trois pour cent dans le trafic au long cours

Trop longtemps eut cours, sur les bords de l'Escaut, l'idée que « si l'on avait besoin d'une marine marchande, elle se créerait par la seule force de la nécessité ».

Les pavillons étrangers offraient aux produits belges des conditions avantageuses. L'élément national n'agit pas avec ensemble. Des armements privés, seuls, intervinrent. Comment, dès lors, obtenir un résultat, lorsque, en tout cas, la lutte eût été rude contre des groupes aussi puissants que ceux d'Allemagne et d'Angleterre coalisés?

Si l'on pouvait dire qu'une marine nationale n'était pas indispensable à la Belgique, les circonstances ont changé, du fait de la guerre. Elles s'unissent pour rendre intense la crise du tonnage; la paix revenue n'y pourra qu'ajouter. En outre, le tonnage allemand chassé d'Anvers, en tout ou partie, imposera des devoirs nouveaux à la Belgique vis-à-vis d'Anvers, autant dire vis-à-vis d'elle-même. On se rappelle les paroles de Léopold II, encore duc de Brabant, en 1861 : « Je voudrais qu'aux stations d'Anvers et d'Ostende où s'arrêtent les chemins de fer belges, tout ne fût pas fini pour nous, et que là, au contraire, s'ouvrît une large et nouvelle voie à l'activité nationale. Je voudrais que ces stations, points extrêmes, aujourd'hui, devinssent, bientôt, le point de départ de nombreux steamers qui prolongeraient sur mer notre railway. »

En 1898, le Roi revenait à la charge, à Anvers : « Nous avons été les premiers sur le continent à construire les chemins de fer, sachons les prolonger par des lignes de navigation. » Albert I[er] ne pense pas différemment. Et d'ailleurs, comment n'en serait-il pas ainsi, car le gouvernement de Bruxelles dut consentir des arrangements particuliers aux compagnies étrangères pour assurer à Anvers la régularité de ses principaux services maritimes.

Une loi du 21 mai 1886, contre l'engagement du *Norddeutscher Lloyd* de faire escale, à Anvers, avec ses vapeurs postaux, allant vers l'Australie et l'Asie orientale ou en venant, lui assurait une subvention annuelle de 80 000 fr.,

le remboursement des taxes de pilotage belge et hollandais et des droits de fanaux dont ses paquebots seraient imposés, en vertu des règlements existants.

Une loi du 5 août 1889 accorde à la *Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft* une subvention de 15 000 fr. par traversée, à l'aller et au retour, pour le service régulier d'escale entre Anvers et les principaux ports australiens[1].

La *Kosmos Linie* avait obtenu, en 1889, dispense des droits de pilotage.

Mais, à partir de 1900, commence une politique nouvelle. Le Gouvernement (loi du 18 août 1907), « en considération des difficultés que certains armements nationaux rencontraient pour obtenir des capitaux destinés à ce genre d'affaires[2] », leur a ouvert un crédit de 5 millions de francs, contre des obligations produisant un intérêt de 3 p. 100 l'an, amortissables au pair, dans un délai de 20 ans. Le produit de ces obligations servirait, exclusivement, à l'achat de matériel naval.

D'autre part, la promulgation des lois des 10 février, 5, 9 et 10 septembre 1908, réorganisait l'hypothèque maritime et fluviale; des établissements de crédit *ad hoc* furent créés qui donnèrent aux armateurs belges de nouvelles facilités.

Après ce rappel des interventions officielles en faveur d'une marine nationale, il semblerait superflu d'en rechercher les effets, comme aussi de retenir les critiques qu'elles provoquèrent. La situation, en 1918, est si différente qu'elle exige des énergies nouvelles au service de la même cause. La pénurie du tonnage est danger d'après-guerre. Ces pages sont un effort vers une meilleure utilisation des ressources interalliées. Manquer de navires, quand on en aura tant besoin et pour les nécessités les plus impératives, serait

1. Il fallait, pour cela, que la compagnie fît, annuellement, plus de treize voyages.

2. Dixième mémoire sur la marine marchande belge, présenté au Comité central de la Chambre de commerce d'Anvers.

grave. Il faut y parer. Le gouvernement de Sainte-Adresse s'en est rendu compte.

Malgré leurs grandes qualités, les Belges ont laissé s'hypertrophier leur esprit de critique. Qu'il s'exerce en indiquant des solutions positives, tant mieux. Qu'il se borne à des objections, voilà qui s'accorderait mal avec l'esprit entreprenant des possesseurs d'Anvers. Aussi bien, sans prendre parti, voici quel est l'effort belge, mi-officiel, en faveur d'une marine nationale. On n'a pas oublié les avis allemands : l'absence d'une marine belge est si profitable à l'Allemagne! Qu'il suffise d'y ajouter ce que nous disions de l'effort de toutes les nations pour s'assurer un tonnage suffisant, dès la fin des hostilités. Il faut que les Alliés, et les Belges, d'abord, arrachent à l'Allemagne la prépondérance dans le trafic anversois qu'elle sut accaparer.

Le *Lloyd Royal Belge* n'est qu'un commencement. Encore a-t-il le mérite d'être cela. Son capital initial, 50 millions en actions. En outre, il lui est permis d'émettre un emprunt de 100 millions dont l'État garantit l'intérêt, 4 p. 100 l'an[1]. Le gouvernement belge, en cas d'augmentation du

1. Des publicistes et des hommes politiques de l'Entente ont souligné la démonstration d'énergie qu'était, à l'honneur des Belges, le *Lloyd Royal Belge*, récemment constitué. Mais, beaucoup, à leur insu, ont commis des erreurs d'appréciation. Ainsi une circulaire du 20 mai 1917, du Comité Central des Armateurs de France disait : « Ces diverses mesures ne sont qu'une des manifestations du puissant mouvement en faveur de la marine marchande que les Belges sont parvenus à faire aboutir en pleine guerre et malgré l'occupation de leur pays, *à l'aide des ressources que la Belgique a obtenues des Alliés.* » M. J. Charles-Roux, dans la *Revue des Deux Mondes* (1er avril 1917) reprend la même idée. M. de Monzie, le 23 novembre 1916, disait aussi, à la Chambre des Députés : « Oui! nous avons créé une flotte belge, et j'en félicite la France ; nous avons senti qu'il fallait, avec le concours de l'Angleterre, donner au relèvement économique de la Belgique une marine. »

Le Gouvernement belge n'a pas dû faire appel au concours des Alliés pour créer le *Lloyd Royal Belge*. L'État n'en est pas actionnaire. S'il a promis de prendre des obligations de cette compagnie (75 millions), ce ne sera qu'après la conclusion de la paix. Sa garantie actuelle des intérêts engagerait, éventuellement et par année, un million et demi. Mais, les bénéfices assurés, dès l'abord, rendent cette garantie théorique sans plus.

Il est également erroné de prêter aux Belges le projet de vouloir

capital-actions, pourra en souscrire la moitié. Aux autres augmentations du capital-obligations correspondra une augmentation du capital-actions, s'élevant à la moitié de la dette obligatoire. Il s'agit donc de moyens considérables.

Si l'intervention étatiste, en cette matière, provoque des mécontentements, ne suffira-t-il pas d'inviter certains opposants à regarder ce qui se passe en France, en Angleterre, en Italie, en Allemagne, aux États-Unis. L'action gouvernementale semble annoncer l'avenir de nos pays. Reste aux hommes d'action de l'accepter comme appui, et non pas, et jamais, comme maîtresse. Le seul agent de progrès, c'est l'intérêt individuel, hiérarchisé dans l'effort collectif.

Obtenir, enfin, une marine marchande proportionnée à la valeur du railway national mérite le concours désintéressé des Belges et des Alliés. L'avenir appartiendra aux transactions importantes et dont le champ sera le plus vaste. Nous allons, fatalement, à la centralisation dans la spécialisation. C'est affaire de concurrence.

Sur ce point, il ne sera pas superflu de rappeler comment l'industrie belge, démunie d'une marine nationale, avait à souffrir de concurrence déloyale. Au Maroc, on vendait des draps allemands comme draps belges qui y étaient demandés; à la Guadeloupe, les produits belges sous étiquette étrangère; en Extrême-Orient, des allumettes de Grammont comme anglaises. Au profit des Allemands, surtout, on vendait, comme d'origine germanique, et de par le monde, des fabrications belges démarquées.

Renversement imprévu, l'Allemagne, escomptant la haine[1] qui l'escortera dans le monde, voudrait insérer dans le traité de paix une clause perfide. Malgré tout, comme l'écrivait, dans la *Nouvelle Gazette de Zürich*, le prince Alexandre

concurrencer les armements français sur la ligne le Havre-New-York. De tels projets n'existent même pas.

1. Le Dr Walter Rathenau, président de l'A. E. G. (Alegemeine Elektricitäts Gesellschaft), dans un article de la *Frankfurter Zeitung* (juillet 1918), traitait des garanties d'ordre politique. Selon lui, ce

de Hohenlohe, « le peuple allemand est excédé de la guerre, épouvanté de son lendemain, car c'est lui qui meurt, et c'est lui qui payera les frais de l'immense folie ». Aussi bien, les chefs d'opinion, outre-Rhin, tentent d'échapper aux conséquences de « l'immense folie ». Jadis, plus il y avait, de par le monde, d'étiquettes portant l'inscription : *made in Germany*, mieux cela valait. Les primes à l'exportation y aidèrent. Désormais, plus d'indications pareilles. M. Gothein, député au Reichstag et conseiller des mines, propose l'interdiction internationale d'indiquer l'origine sur les articles d'exportation. Or, il s'agit, ici, pour l'Entente, de s'organiser contre la toute-puissance germanique. Sur le terrain des affaires, comme on le voit, celle-ci n'est pas sans souplesse.

sont les seules qui comptent. Il en arrive à conclure que « l'Allemagne ne peut vivre qu'à la condition qu'il n'existe pas de coalition mondiale liguée contre elle ». Il faut donc éviter de créer des « haines héréditaires » analogues à celle issue de la guerre de 1870, car de telles haines, dit Rathenau, peuvent avoir des conséquences politiques incalculables.

Le D[r] Rathenau qui voit, ainsi, dans ces haines« le germe de futures coalitions » est d'avis que l'Allemagne doit, dès aujourd'hui, compter avec la haine des Français et des Belges.

Si la haine peut nous unir contre l'Allemagne, elle demeure malheureusement incapable, à elle seule, de nous donner la suprématie dans l'après-guerre.

XXVI

CONCLUSION

La lutte économique suppose des mesures dont certains idéologues contesteront le principe. Avant la guerre, déjà, ces utopistes servirent l'Allemagne. Depuis, ils n'y ont pas manqué. Enfin instruits, ne secouerons-nous pas leur tyrannie? La seule démocratie est celle qui améliore le sort de tous, et non pas détruit la paix de chacun. Il nous faut une politique de vie à bon marché, surtout en face de l'énormité de nos dettes. Il dépend de chacun de s'arracher aux griffes de la banqueroute et de ramener la prospérité. Développez le potentiel de nos énergies nationales. Sous ce rapport, est-il peuple qui ait l'avenir des Français? Ils ont vécu, laissant en friche les trois quarts de leurs biens, exploitant à peine le reste.

La France manque de charbon. Elle en manquerait moins, si sa politique houillère avait aidé la production, facilité les recherches, loin de les contrarier. L'Allemagne donne 150 millions de tonnes de charbon l'an, l'Angleterre 220 et la France, seulement 40. Depuis 1907, on y refusa la moindre concession nouvelle. Les sociétés métallurgistes de Meurthe-et-Moselle mirent à jour un important bassin. Il leur fut interdit de l'exploiter. Les recherches avaient, cependant, coûté 6 millions de francs. Dans la Saône, en Normandie, il existe des gisements qu'on

néglige. Pourquoi, comme les Allemands, ne pas utiliser les lignites? Et si l'on distillait la houille, comme les Allemands encore, n'auriez-vous pas ces matières colorantes et composantes des explosifs dont le déficit vous handicape?

Si la France modifie sa politique charbonnière et supprime, d'abord, cette royauté de 1 fr. 20 par tonne importée, qui se paye au sextuple par le peuple tout entier, elle n'en deviendra pas davantage tributaire de ses voisins. Suède et Norvège mises à part, qui, en Europe, est muni de houille blanche comme la France : 9 millions de chevaux-vapeur? Régulariserait-on ses cours d'eau par ce *strombau* où excellent d'autres peuples, que leur rendement hydro-électrique serait doublé. Transformée en courant, cette puissance méconnue donnerait à profusion lumière et force, soulageant la balance commerciale du déficit charbonnier. Il n'est pas, sur le vieux continent, peuple qui en trouverait emploi aussi lucratif, immédiat et facile. La terre française est riche en tous biens. Qu'on y applique le levier de l'énergie mécanique, sa prospérité nous étonnera. Ceux-là ne l'ignorent plus qui, depuis dix ans ont parcouru les plus belles régions de ce pays. Des Alpes aux Pyrénées, sans oublier ce Midi prestigieux, partout des exemples du renouveau qu'enfanta l'énergie électrique. La chimie, la métallurgie, la sidérurgie, l'agriculture elle-même en bénéficieront, surtout les transports dont la multiplicité, la variété, la fréquence, le bon marché conditionnent la prospérité générale. Azote, alcool, acide nitrique, moyens de décupler l'actif national, si l'on s'en sert à des fins utiles que rend accessibles l'énergie électrique.

Il est deux manières de juger la France, élément essentiel de notre coalition, sans qui l'Entente disparaîtrait au premier détour du chemin, sans qui l'Entente eût été battue. Le passé? Renoncement économique, générateur de décadence. L'optimisme ignorant. L'avenir? Affaire de sentiment. On oubliait que la force d'un peuple, à notre époque, c'est « la meilleure qualité de l'outillage, la moindre dette

et le plus grand courage[1] ». Voilà qui donne « les vraies possibilités de crédit et de prestige pour tous les compétiteurs[2] ». C'est un fait, la France se trouve au maximum pour la dette à amortir, sinon pour les dommages à réparer. C'est encore un fait que la France est au minimum pour la qualité de son outillage. Pareille démonstration n'est pas à renouveler, et l'auteur de cet ouvrage n'y trouverait, personnellement, aucune satisfaction.

Où en sommes-nous, malgré cela?

Les guerres de Napoléon, de 1798 à 1815, ont coûté 37 milliards et demi; la guerre civile américaine (1861-1864) 40 milliards; la guerre franco-allemande (1870-1871) 15 milliards, et la guerre sud-africaine (1900-1902) 6 250 millions. Enfin, dernière en date, la guerre russo-japonaise (1904-1905) consomma 12 milliards et demi. Et que sont ces chiffres formidables, à côté de nos dettes nouvelles? Et que ne fallut-il pas d'années pour effacer ces traces de guerres, si modestes, comparées à la nôtre?

Au 1er août 1917[3], entre eux, les belligérants avaient dépensé 525 millions par jour. Le total s'élève à 379 750 millions.

La Grande-Bretagne avait déboursé, au 1er août 1917, 82 500 millions, la France 70 milliards, la Russie 58 750 millions, l'Italie 19 milliards et demi, la Roumanie 2 250 millions, la Belgique et la Serbie 8 milliards. L'Entente était donc, déjà, responsable d'une dette nouvelle de guerre de 241 milliards, après trois ans de lutte.

Ainsi, chaque Anglais devait 1 794,2; chaque Français, 1 767,5; chaque Italien, 562,1; chaque Roumain, chaque Serbe et chaque Belge 322,9 et 773,2.

Ajoutez-y les dettes d'avant-guerre et, alors, le sombre tableau apparaît dans son ensemble. Chacun doit, en

1. Cléanthe, *op. cit.*
2. *Id. Ibid.*
3. Je choisis cette date, non par préférence, mais parce que je suis en possession de calculs établis jusqu'à ce moment-là.

France 2 554 francs, en Angleterre 2 188 francs, en Belgique 1 276 francs, en Italie 949 francs.

A d'autres d'épiloguer sur les causes d'une telle situation. Sans doute, se trouveront-ils, d'abord, parmi ceux qui n'y sont pas sans responsabilité. Mais, le fait est là. A nous de le subir sans en périr.

Puisque la France est, à la fois, l'âme de l'Entente, sa condition non pas suffisante mais essentielle, c'est affaire d'idéal et de géographie, rapprochement et contraste; on regrettera qu'elle soit aussi la plus endettée et la moins équipée du point de vue économique. Qu'est-ce à dire, sinon qu'elle demeure une grande source d'énergie et de richesses dans notre alliance? Ce qu'elle eut le tort de négliger n'a pas supprimé son patrimoine métropolitain et colonial. Il dépend d'elle de le mettre en valeur. Elle jouit, ainsi, de possibilités plus considérables que les peuples qui avaient, déjà, intensifié leur rendement national.

Dans la Loire, la Haute-Loire, le Jura et les Pyrénées, les moteurs électriques aident l'ouvrier industriel à travailler aux champs; dans la Loire et la Haute-Loire se comptent, déjà, douze mille métiers à domicile. C'est une voie pour cent métiers dont la France eut, jadis, presque le monopole : tous travaux de finissage.

Dans les fermes de la Camargue et de la rive droite du Rhône, commence l'électro-culture. L'étincelle magique y met en branle batteuses, pressoirs, pompes à vin, que sais-je encore? C'est un remède à la pénurie de main-d'œuvre.

L'électro-chimie, grâce à qui le kilogramme d'aluminium de 1 250 francs, en 1855, en vint à 1 fr. 25 centimes, en 1911; grâce à qui le carbure de calcium et l'acétylène, autre facteur de progrès, sont en abondance; grâce à qui s'obtient l'ammoniaque, indispensable au sol le plus riche, si le cultivateur en exige un rendement digne de notre époque, intensif; grâce à qui l'acide nitrique se produit en puisant dans l'inépuisable réservoir qu'est l'air atmosphérique, il dépend de vous d'en être armés. Nitrates,

cyanamides, sulfates d'ammoniaque, si nécessaires, l'électrochimie, encore, les offre à pleines mains. Usez-en, et ne laissez pas l'Allemagne avec ses terres médiocres produire 1920 kilos de blé à l'hectare, quand les Français n'en récoltent que 1380 kilos. Et, de même pour l'orge, le seigle, l'avoine. L'Allemagne obtient 10350 kilos de pommes de terre à l'hectare. La France 7240 kilos. Je citais, au début de cet ouvrage, le cri d'orgueil de la Dresdner Bank. C'est qu'en dernière analyse l'Allemagne consomme 485 millions de francs d'engrais chimiques, et la France 208! L'agriculteur d'outre-Rhin emploie 2070 kilos de nitrate de soude par kilomètre carré de terres cultivables, l'Angleterre 1 900. La France, elle, se contente de 1030!

Le cultivateur prussien ou bavarois produit à l'hectare 1 850 kilos de seigle, le français 1 430. — 2 190 d'orge à l'Allemand, 1 430 au Français. Pour l'avoine 1 940 kilos contre 1 260. Et, ainsi, l'agriculture française vient après l'allemande et l'anglaise et la belge et la hollandaise,... après toutes les autres. Et, pourtant, la terre française vaut les autres, quand elle ne les dépasse pas, en qualité.

Parcourez la France, et vous verrez des dizaines de milliers d'hectares capables de produire, grâce aux moyens d'amélioration ou de transformation modernes, qu'on laisse stériles, sinon malfaisants. Deux cent mille hectares, sur la côte orientale de l'île de Beauté; cent mille sur la rive droite du Rhône, que sais-je encore! Bref, au dire des hommes du métier, la production agricole française qui atteint 19 milliards, en moyenne, devrait en dépasser 25. Puisqu'il s'agit, ici, de promouvoir la lutte économique d'après-guerre, acceptez, d'abord, de limiter vos importations. Ces six milliards de plus-value agricole par an, voilà qui mérite autre considération que la royauté de 1 franc la tonne que vous consentez de payer, bénévolement, pour chaque tonne de houille introduite en France.

L'Allemagne, en 1889, consommait 302 800 tonnes de nitrate de soude, la France, 187 510 tonnes. En 1898,

l'Allemagne en usait 405 390 tonnes, la France 247 740. Vint 1911, et la comparaison est davantage un contraste : 820 000 tonnes aux Prussiens et Bavarois, 336 200 tonnes aux Français[1], — l'Allemagne utilise pour 345 millions de nitrates, de sulfate d'ammoniaque et de cyanamide. La France, 105 millions[2].

Analyse-t-on l'industrie de l'alcool, les Allemands y devancent encore la France. Il s'agit de l'alcool bienfaiteur, source d'énergie mécanique, et non l'alcool, source de misère.

Et songe-t-on que cette infériorité globale allait amener la France cocardière à ce résultat inouï : n'étaient la Grande-Bretagne et les États-Unis, elle eût manqué d'explosifs pour faire parler ses canons. Depuis 1914, ce ne sont pas que des soldats qui franchirent la mer, ce sont aussi des explosifs !

Eh bien ! puisqu'on a si peu agi, et qu'il existe tant de moyens de le faire, la France n'est-elle pas facteur d'autant plus précieux dans notre alliance ?

Devant ces constatations, sera-t-il déplacé pour un membre de l'Entente de réclamer une bonne organisation de nos ressources, de nos spécialités, de nos avantages interalliés ? Et ce tour d'horizon sur la campagne française, où se mêlent, comme en aucun autre pays du monde, la variété, le charme et la puissance, des Alpes aux Pyrénées par la douce Touraine, d'une Côte d'Argent à une Côte d'Azur par une Côte d'Émeraude, avec, au cœur des terres, l'illustre Côte d'Or, ce regard circulaire ne prouve-t-il pas que, pour une plus grande France, il y a mieux à faire que des tours de passe-passe de l' « orthopédie économique » ? Comprendra-t-on, enfin, que cette « guerre économique » n'est

1. Dans la même période et aux mêmes époques, la Belgique consomme 105 150 t.; 152 520 t.; 348 000 t. — La Hollande 52 310 t.; 79 850 t.; 148 500.

2. J'emprunte une partie des chiffres qui viennent d'être cités à *Pour renaître*, de Lysis.

possible contre les Empires centraux, conduits par le gantelet d'acier des Prussiens, qu'à la condition de coordonner nos moyens, d'user des avantages ethniques et géographiques d'un chacun dans l'Entente? Et, puisque la question des transports, prépondérante à l'intérieur, devient capitale dans la concurrence internationale, il faut, sur le cas d'Anvers, éprouver notre conception de la lutte économique, surtout nos moyens de la réaliser.

Sans union, ce sera, finalement, la défaite, eussions-nous la plus grande victoire militaire. Arrière les préjugés de ceux-là mêmes qui s'attribuent toutes les innovations sociales. Il faut valoriser au maximum le maximum de nos ressources collectives, et demeurer démocrates et de bon sens, en obtenant l'égalité dans l'amélioration du sort commun et de chacun. Y renoncer par lâcheté, en face de l'utopie incapable de tenir devant une attaque directe, serait opter pour la domination allemande.

De ce point de vue, laissons les généralités.

Depuis 1914, l'Allemagne a traité, une seule fois, avec un vaincu, dans des conditions normales : ayant comme partenaire un gouvernement légitime. C'est le traité de Bucarest[1]. En effet, les accords de Brest-Litovsk ne sont autre chose que la Russie livrée, pieds et poings liés (c'est la faute de la Russie, d'abord) par des gens douteux.

Il suffira d'en retenir les clauses économiques, même en dehors des cessions territoriales, pour autant, toutefois, qu'elles n'intéresseraient pas les moyens de production moldo-valaques.

L'industrie pétrolifère, richesse roumaine Désormais, une société fermière, constituée pour 99 ans, aurait le privilège exclusif, pour toute la Roumanie, de faire des sondages, creuser des puits, exploiter des gisements pétrolifères, d'exproprier, d'importer en franchise douanière le matériel nécessaire, les machines, le bois, etc., le droit de pros-

1. Consulter : *Le Mystère roumain et la Défection russe*. Ch. Stiénon (Plon-Nourrit, éditeurs, Paris.)

pecter sur les territoires soumis à l'autorité de la Roumanie.

Si l'État roumain est intéressé, selon une échelle progressive, à la prospérité de la compagnie, celle-ci n'en serait pas moins formée comme entreprise allemande, constituée d'après la juridiction allemande, et autorisée à travailler sans perdre un seul de ses droits de société allemande.

Une seconde société, roumaine cette fois, mais dans laquelle tous les intérêts allemands sont aussi sauvegardés, et à laquelle le gouvernement national est intéressé pour 25 p. 100, aurait le monopole du commerce du pétrole. Qu'est-ce à dire, sinon que, si jamais possesseur de puits de pétrole faisait quelque opposition, cette compagnie d'État, lequel État serait livré à l'Allemagne par le traité lui-même, peut exiger son pétrole, son matériel de transport et de raffinerie? Il y aurait droit de contrainte.

La seconde partie de la convention oblige la Roumanie à vendre à l'Allemagne et à l'Autriche-Hongrie ses excédents en céréales de toute nature, y compris les semences oléagineuses, fourragères, légumes, volailles, bestiaux et viande, plantes textiles des récoltes 1918 et 1919.

Le prix du froment, du seigle, de l'avoine, du maïs, du millet, des haricots, des pois, du colza, de la graine de lin sont fixés, nominalement, à l'unité, et au plus bas.

Pendant les sept années suivant 1919, la Roumanie doit livrer à l'Allemagne, à l'Autriche et à la Hongrie, les excédents en céréales et autres articles qui viennent d'être mentionnés, au cas où ces pays le demanderaient. Cette demande peut se rapporter soit à l'excédent du total, soit à une quantité à déterminer des produits indiqués ci-dessus... Au cas où l'Allemagne et l'Autriche et la Hongrie n'exigeraient qu'une partie des excédents, l'exportation dans les autres pays serait interdite, aussi longtemps que la partie requise de l'excédent n'aura été livrée ou la livraison n'aura été assurée... [1]

1. Comment ne pas nous en souvenir devant une Allemagne qui capitule!

La troisième partie concerne l'accord sur la navigation. Les navires battant pavillon allemand, autrichien et hongrois, jouiront sur le Danube des privilèges des bâtiments roumains. Les compagnies de navigation austro-allemandes conserveront, pendant quarante années, la jouissance des établissements créés sur les bord du Danube, à Giurgevo, pendant la guerre.

En outre, l'état de guerre économique, est-il stipulé, ne pourra jamais exister entre l'Allemagne et la Roumanie.

Par contre, l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, répétant les stipulations insérées dans le traité avec l'Ukraine et la Russie, gardent la faculté de conclure, entre elles, une alliance économique étroite.

Les Allemands jouiront des droits nationaux pour acquérir des propriétés foncières dans les villes. La Roumanie reconnaît aux sujets et sociétés allemands le droit d'affermer, pendant 30 ans, les propriétés rurales avec deux prolongations successives, permettant de porter l'allocation à 90 ans. Les autres étrangers, en Roumanie, ne peuvent acquérir de propriétés foncières que dans les villes seulement.

Le traité de commerce de 1905 entre l'Allemagne et la Roumanie restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1930, sous réserve de modifications favorables à l'Allemagne.

Un autre accord détaillé sur les transports donne à l'Allemagne le droit de contrôle sur les chemins de fer roumains. L'Allemagne offre le matériel roulant qui sera soi-disant surveillé par un représentant allemand, résidant en Roumanie. Le taux des tarifs favorise l'Allemagne.

De même, une convention, moyennant une redevance annuelle de 1 000 leis, afferme pour une période de 30 années, à l'Autriche, les docks de Turnu-Severin.

Une convention entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, rétrocède à l'Allemagne, en amont des docks de Turnu-Severin, une portion de territoire pour édifier de nouveaux docks, moyennant une redevance de 100 leis. D'autre part,

le gouvernement allemand s'engage à concéder à l'Autriche-Hongrie une participation de 10 p. 100 dans le capital engagé dans les docks de Giurgiu.

Et voilà !...

***

C'en serait assez pour justifier les Alliés de prendre certaines mesures conservatoires et de protection, dès la paix entrevue. Il est, en effet, des gens qui tiennent pour théories sans valeur les exigences pangermanistes..... Le traité de Bucarest en témoigne !...

Ce n'est pas tout. Le 21 juin 1918, M. de Kuhlmann disait, en séance publique du Reichstag et dans une discussion sur la paix de Bucarest :

« L'attitude du cabinet actuel[1] avec lequel nous avons conclu la paix nous donne, autant que je puis le voir, la garantie que les personnes dont la responsabilité pourra être prouvée seront appelées à en rendre compte par une libre décision du peuple roumain, sans aucun essai de pression extérieure. Cela donne à cette punition nationale sa vraie valeur. La façon dont notre opinion publique jugera les actes ultérieurs de la politique roumaine dépendra, en grande partie, de la façon dont sera appliqué ce châtiment national. »

Si, dans l'Entente, se trouvent des idéologues capables de compromettre nos destinées, en énervant, — une fois de plus, — notre attitude, le bon sens limitera leurs méfaits. En politique parlée, les théoriciens peuvent briller. Au contact des faits économiques, dans la nécessité de produire et d'agir, leur action est nulle. C'est dire que leur temps est fini.

Le 23 juin 1918, M. Lloyd George, au service annuel de l'église baptiste galloise, affirmait avec force que :

« Les erreurs que nous pourrions commettre en entrant

1. Cabinet roumain.

dans la paix sans préparation, seraient encore plus désastreuses que celles que nous pouvons avoir commises en entrant non préparés dans la guerre. »

Étudier ce qu'est Anvers, au point de vue interallié, n'est rien autre qu'aborder un problème essentiel de cette préparation. Assurons-nous de pouvoir guérir les maux, nés d'une guerre sans pareille dans l'histoire.

* * *

Sans reprendre les différents aspects sous lesquels nous est apparue la question d'Anvers, il importe de leur donner, maintenant, une accolade générale qui les relie à notre pensée constante. Parce que les conceptions économiques s'accordent peu des formules absolues, parce que la réalité ne se conforme guère aux vastes programmes, vainement oublieux des contingences fatales, il nous convenait de considérer l'issue des hostilités, certes victorieuse pour l'Entente, mais non pas toujours nécessairement d'une manière si complète que l'Allemagne n'eût plus qu'à exécuter nos ordres. Et, malgré cela, convenons-en, supprimer ses tarifs différentiels, abandonner sa politique rhénane, renoncer au colossal projet de la *Deutsche Rheinmündung*, accepter le canal Anvers au Rhin, la liaison Rhin-Danube, à l'exclusion de la liaison Rhin-Elbe, constituerait pour l'Allemagne une capitulation absolue. C'est dire que la victoire complète et exploitée à fond, mais non sans sagesse, forme le support indispensable des idées défendues dans cet ouvrage. A devoir respecter les droits d'Anvers, droits naturels développés dans une indépendance complète, l'orgueil allemand subira une de ses plus rudes défaites. Sans aucun doute, oui, restituant à la France l'Alsace et la Lorraine, l'empire d'Allemagne constatera qu'il ne sera pas, désormais, ce qu'il fut si près d'être, le maître du monde. Moins apparente pour la masse des peuples, mais tout autant réelle et ositive aux yeux des élites, sa capitulation s'affir-

mera, *s'il ne peut plus nationaliser son trafic maritime.* Les conséquences pratiques en seront illimitées, à ses dépens et pour notre avantage collectif.



Une démarche récente de la diplomatie austro-hongroise, ce n'était pas la première, sera-ce la dernière, a tenté de disjoindre le bloc que forment les Alliés. Pourquoi la Belgique, sous une forme particulière, reçut-elle des propositions spéciales? C'est qu'elle constitue le centre de gravité d'une vaste politique où l'avenir se trouve engagé, aussi bien d'un point de vue militaire qu'économique. Non pas que par sa vertu propre, mais à cause du point d'appui indispensable qu'il donne pour ou contre telle conception générale du statut européen, ce pays, si petit, acquiert une importance si grande, qu'il serait vain de la méconnaître. Sans aucun doute, oui, la Belgique est dépouillée et l'existence de son peuple semblerait n'être conditionnée que par la convenance de telle ou telle grande nation. En fait, à regarder jusqu'au fond d'un lointain horizon, il en va tout autrement. Cette étude sur Anvers, son port et son hinterland, sur la Belgique, son peuple et ses activités ne le démontre-t-elle pas? Il y a plus encore. L'Allemagne le reconnaît implicitement par ses attitudes diverses. Victoires et défaites prussiennes ne cessèrent de provoquer des variations sur le cas des provinces belges. Suivant le cours du destin, la pensée ennemie s'affirmait ou battait en retraite, dès qu'était agité le problème de l'avenir brabançon. Et ce sera la substance même de la revanche belge que la Belgique, enjeu et pivot de la guerre, fera trébucher l'orgueil de toutes les Allemagnes, parties à la conquête du monde.

S'agissait-il du point de vue militaire, le grand Quartier Général impérial en a convenu dans un récit officiel.

Ouvrez *Der grosse Kriege in Einzeldarstellungen.* Son premier cahier, publié d'après des documents officiels par

le « Rittmeister Marchall » von Bieberstein, explique comment et pourquoi, en août 1914, il fallait agir sans délai; que, de tous côtés, l'Allemagne était pressée; que son plan de campagne prévoyait une marche rapide à travers la Belgique; qu'il était indispensable d'assurer rapidement l'invasion du territoire ennemi; que la prise de Liége s'imposait dans le plus bref délai; que le siège rapide de cette forteresse était une opération préliminaire indispensable à une campagne victorieuse dans l'Ouest. Le « Rittmeister Marchall » von Bieberstein était officier d'ordonnance de la 14e division d'infanterie, devant Liége. Il vit l'arrêt imprévu, le recul des régiments lancés par l'Allemagne et ses 70 millions d'habitants contre l'infime Belgique. Seul, Ludendorff, alors général-major commandant de la 14e brigade, tint bon. Mais il n'en demeure pas moins que les forts de Fléron, de Barchon, d'Evegnée et de Chaudfontaine, d'Embourg, de Loncin, de Hollogne et de Flémalle obtinrent, finalement, un retard de douze jours imposé au « rush » de l'Allemagne. Pourquoi fut-ce là un si grand acte et capital dans la plus grande des guerres, sinon parce qu'il s'est déroulé dans cet infime triangle de terre européenne par où passe le centre de gravité des plus hautes combinaisons dont soit capable le vieux monde, dont demeurent encore tributaires les pays neufs, en apparence si lointains, car les États-Unis, circonstance, certes, bien imprévue, ne sont-ils pas engagés avec nos armées aux confins de la Belgique?

S'agit-il, maintenant, du point de vue politique et économique, la presse d'outre-Rhin par ses organes les plus actifs et les plus répandus, les plus influents aussi, s'empare, aussitôt, de la question belge. Encore et toujours cette petite Belgique, dès que l'avenir recommence d'être discuté.

La *Gazette de Francfort*, dans un article important, et à propos d'un discours fameux du Dr Solf, homme d'État particulièrement en vue, s'inquiète de savoir ce que va

devenir cette petite nation. Oui ou non, l'ancienne neutralité devra-t-elle être rétablie, après la guerre? Tout est là, puisque ramenée à cet état hybrique, la Belgique par les voies les plus détournées et contre sa volonté, par le cours fatal de la vie retomberait sous l'influence allemande. Et ce serait, alors, le moyen de rompre le cercle qui se forme autour de l'Allemagne pour l'après-guerre, comme il s'est constitué autour d'elle pendant la guerre. C'est que donc, fatalement, la Belgique, incapable par elle-même de solutionner un grand conflit, demeure l'indispensable condition de ses conséquences pour ou contre telle puissance, capable de dominer le monde.

Mais, comme on eut le courage de le dire, à Vienne, les hommes d'État des Empires centraux s'imaginent encore que les paysans de Californie sont prêts à aller se battre dans les Flandres et sur la Somme pour permettre à l'Angleterre de conquérir la Mésopotamie, et à l'Italie de s'adjuger la Dalmatie. Ils n'ont pas encore compris que ce qui entraîne au front les paysans de Californie et les ouvriers des pays de l'Entente, c'est un sentiment tout autre. Il leur faut des garanties durables à l'humanité. Aussi bien, conviendrait-il, souhait peut-être voisin de l'utopie, d'aller le plus possible jusqu'à eux par le moyen des chefs de notre opinion publique, et de leur faire comprendre davantage encore ce que signifie le sort de la Belgique, non seulement comme symbole, mais dans ses contingences immédiates pour l'avenir de l'Europe et, ainsi, du monde.

M. de Hintze, le comte Burian, le chancelier Hertling, trop d'hommes d'État en Allemagne, comme en Autriche, s'imaginaient que l'essentiel était de connaître la pensée ou l'avis du président Wilson, de M. Clemenceau, de M. Lloyd George. Ils ont si peu l'habitude de s'occuper des pensées des paysans de leur propre pays, qu'ils considèrent sans valeur la pensée des paysans de France, d'Angleterre et d'Amérique. Comme si nous en étions encore au temps où notre avenir pouvait dépendre de l'érection de nouveaux

trônes qu'ils fussent de Finlande ou de Lithuanie, de Courlande et de Pologne. Nos sentiments démocratiques s'exaspèrent à la vue de telles aberrations. Dans le cas de la Belgique, pays foncièrement démocrate, terre classique de l'indépendance persécutée par l'étranger, mais, finalement, victorieuse, royaume plus égalitaire en fait que tant d'autres formes gouvernementales, dans cette république héréditaire se concentre pour le soldat autant que l'économiste ou l'homme politique la moelle même de notre immense coalition. Ainsi, le sort d'Anvers, son importance, ses modalités, son retentissement dans l'ordre matériel et moral, sa valeur comme arme de combat, si grands dans le passé, le deviennent plus encore parce que, par le moyen de la Belgique, l'Allemagne vaincue sera aussi châtiée. Peu nous importent les plus éloquentes diatribes contre la Prusse. Ce qu'il faut à nos âmes, avides d'équité internationale et sociale, c'est, d'abord, de vérifier dans la chair et l'âme de l'Allemagne qu'enfin la justice ne demeure plus qu'à l'état de chimère. Sur le cas d'Anvers vérifions notre aptitude d'agir pour l'après-guerre. Il est d'une évidence et d'une clarté telles, malgré sa complexité, que l'Entente ne pourrait mieux choisir la première preuve de son aptitude à régler nos destinées économiques.

***

Puisqu'on agite le projet de constituer une Société des Nations, et bien que la Belgique, dans son statut international antérieur à cette guerre, ait paru en avoir expérimenté la valeur avant la lettre, occasion meilleure pourrait-elle se trouver pour ses débuts que d'empêcher les chemins de fer d'être des instruments de lutte déloyale. Qu'un organisme commun à toutes les puissances remplisse, agrandi, le rôle de l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis. Qu'il rétablisse l'égalité naturelle des industries et des ports.

Dans son fétichisme de la souveraineté nationale le Congrès de Vienne fut impuissant à assurer d'une manière efficace et complète la liberté des voies d'eau, ce bien commun des nations. Que l'Escaut, le Rhin, le Danube, tous leurs affluents, toutes les grandes voies de communication par eau, situées sur un seul territoire ou plusieurs, deviennent véritablement libres. Que des organes internationaux en assurent la gérance, en améliorent le cours, y perçoivent équitablement les péages, et se souviennent que l'équité est moins dans la gratuité que dans l'absence de faveurs nationalistes. Que par eux soit assurée la collaboration harmonieuse des voies d'eau et des chemins de fer, la création de lignes nouvelles pour les besoins nouveaux, que les biens communs aux hommes soient exploités sans obstacle de la part des Allemagnes, disposées à frapper de servitudes de passage les routes du monde. Par ses enquêtes et ses sanctions cet organisme, fourrier de la Société des Nations, imposera le respect effectif d'un programme où l'équité domine.

Puisque les Etats-Unis veulent panser les blessures que la guerre fit à nos pays, ils ne pourraient mieux intervenir qu'en rétablissant nos ports dans leur activité normale. Plus précieux qu'un toit pour l'abriter, le moyen d'y vivre indépendant par son travail retient la pensée de l'homme que la guerre a dépouillé de ses biens.

Sur le cas d'Anvers, l'Entente vérifiera, sans grand délai, l'efficacité de son programme d'après-guerre. Il est si nettement délimité, d'une telle valeur, son importance à ce point prépondérante, qu'échouer devant la reconstitution d'un tel instrument de combat semblerait d'un médiocre pronostic pour nos autres projets.

Paris, octobre 1918.

TABLEAU INDIQUANT LE NOMBRE *APPROXIMATIF* DE VOYAGES ANNUELS DE VAPEURS POUR CHACUN DES PORTS DE DUNKERQUE LE HAVRE ET ANVERS

	DUNKERQUE	LE HAVRE	ANVERS
1. — Amérique du Nord.	105	290	312
2. — Amérique Centrale.	Néant.	245	134
3. — Brésil, Argentine et Uruguay.	100	145	393
4. — Chili, Pérou et Équateur.	39	38	52
5. — Méditerranée (sauf Espagne et France) ainsi que Maroc et Canaries.	100	62	424
6. — Afrique Occidentale.	15	30	60
7. — Afrique du Sud . .	Néant.	Néant.	77
8. — Afrique Orientale. .	Néant.	8	64
9. — Mer Rouge et Golfe Persique.	Néant.	Néant.	24
10. — Indes britanniques et Birmanie . . .	96	15	117
11. — Établissements du Détroit, Indes néerlandaises, Indo-Chine et Philippines	21	24	78
12. — Chine, Japon, Corée et Sibérie	7	68	209
13. — Australasie	101	8	76
TOTAL.	584	933	2 021
Pourcentage sur le nombre total des voyages intéressant les trois ports . . .	17 p. 100	26 p. 100	57 p. 100

TABLE DES MATIÈRES

Paris. — Typ. Philippe Renouard, 19, rue des Saints-Pères. — 54405.

12ᵉ MILLE

JACQUES BAINVILLE

HISTOIRE DE TROIS GÉNÉRATIONS

1815-1918

Saisissant parallèle des idées, des sentiments et des faits.

ORION (*L'Action française*).

Un volume in-16 double-couronne de 288 pages . . 4 fr. 50

13ᵉ MILLE

LÉON DAUDET

HORS DU JOUG ALLEMAND

MESURES D'APRÈS-GUERRE

Le nouveau livre de M. Léon Daudet est conçu et écrit... pour nous démontrer que la victoire ne nous... délivrera pas entièrement. L'auteur a tous les droits d'être écouté de nous.

Dauiel LESUEUR (*La Renaissance*).

Un volume in-16 double-couronne de 320 pages. . 4 fr. 50

3ᵉ MILLE

LOUIS DIMIER

LES TRONÇONS DU SERPENT

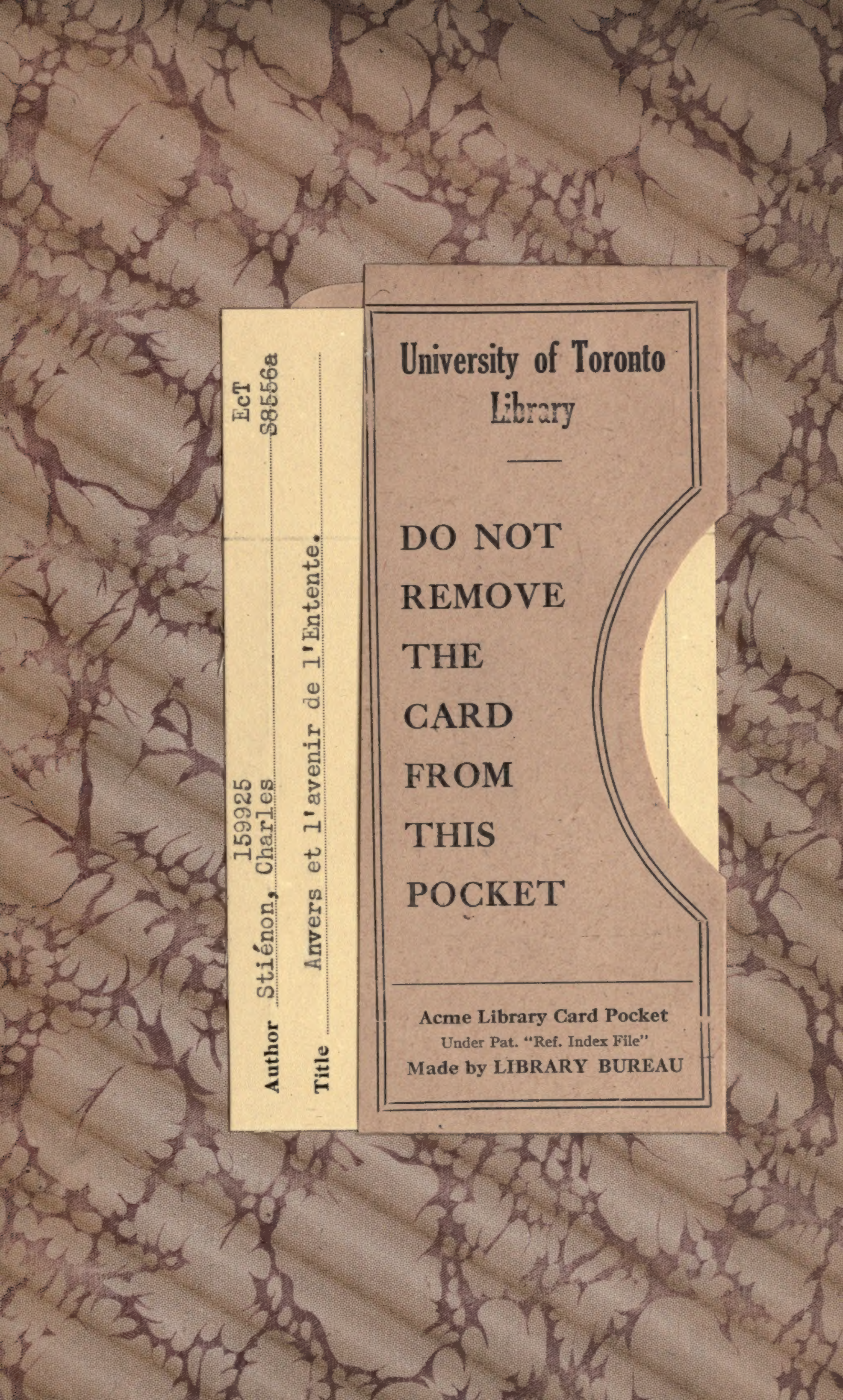
IDÉE D'UNE DISLOCATION DE L'EMPIRE ALLEMAND
ET D'UNE RECONSTITUTION DES ALLEMAGNES

C'est le livre de chevet de tous les Français à qui l'unité allemande ne sourit point.

R. T (*La Croix*).

Un volume in-16 double-couronne, avec une grande carte en 22 couleurs . . . . 3 fr. 60




EcT
S8556a
159925
Author Stiénon, Charles
Title Anvers et l'avenir de l'Entente.
University of Toronto
Library
DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET
Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File"
Made by LIBRARY BUREAU

